Neue Zeit- und Streit-Fragen

Vierter Jahrg.

Herausgegeben von der Gehestiftung zu Dresden

4. u. 5. Heft

Handelsmarine und Kriegsmarine

von Dr. Ernst von Halle

Dresden 1907 · von Zahn & Jaensch

Handelsmarine und Kriegsmarine.

Vortrag,

gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden

am 27. Oktober 1906

von

Dr. Ernst von Halle

Dresden, 1907
v. Zahn & Jaensch

Vorbemerkung.

Einer an mich aus der Gehestiftung ergangenen Anregung, den Umfang meines Vortrages durch breitere Erörterung der neuesten Fragen, welche das Gebiet der Wechselbeziehungen zwischen Handelsschiffen und Kriegsschiffen betreffen, zu erweitern, bin ich gern nachgekommen. Die Verzögerung der Drucklegung ließ sich allerdings infolgedessen nicht vermeiden, doch dürfte der bedeutsame Gegenstand dadurch an Aktualität nichts eingebüßt haben. Natürlich läßt sich auch in dem nunmehrigen Umfange nur ein kleiner Teil der Tatsachen beibringen, die sich auf das große Gebiet beziehen. Doch hoffe ich die wichtigsten in Betracht kommenden Gesichtspunkte dargelegt, die Probleme angedeutet zu haben, die hier im Verlaufe der Seegeschichte durch Entwicklungen und Wechselwirkungen auf dem Felde der Politik, des Wirtschaftslebens, der Rechtsanschauung und der Technik entstanden sind und den Weg für weitere Untersuchungen weisen.

Grunewald, im Februar 1907.

Der Verfasser.

I.

Es ist noch gar nicht so lange her, daß ein Schiffsführer welchem vom Ausguck im Mars das Auftauchen eines Segels am Horizont gemeldet wurde, in der großen Mehrzahl der Fälle sich nicht ohne Bedenken die Frage vorlegen mußte, was diese Begegnung wohl für Folgen für Schiff, Ladung und Mannschaft haben könne. War es ein anderes Handelsschiff? oder ein Kriegsfahrzeug unter freundlicher oder feindlicher Flagge? oder das Fahrzeug eines jener Stegreifritter des Ozeans mit der Lebensaufgabe des Raubs und der Plünderung zur See, eines Piraten? — Heute kann in Friedenszeiten ein Schiff jeder Größe ungefährdet allein durch die Einöden aller Gewässer der Erde segeln oder dampfen. Außer etwa im Gebiet der chinesischen Gewässer, wo noch einige Überreste des Piratentums kleinen und kleinsten Fahrzeugen Gefahren drohen, oder zwischen den Archipelen Ozeaniens, wo die wilden Stämme gelegentlich einen Überfall gegen ein ihre Inseln anlaufendes Schiff unternehmen, ist das Meer vollkommen sicher. Dieser Zustand aber ist erst ein Produkt der jüngsten Vergangenheit; und es ist wohl der Beachtung wert, daß noch vor nicht mehr als zwei Menschenaltern, 1842, die nordafrikanische Seeräuberei dem hamburgischen Handel Beunruhigung bereitete, den Gegenstand diplomatischer Erörterungen zwischen Preußen und den West staaten gebildet hat, und das Erscheinen dieser staatlich anerkannten Seeräuber in der Nordsee für möglich gehalten wurde. Auch verdient es in den Centennarjahren von Trafalgar (21. Oktober 1805) und der Kontinentalsperre (21. November 1806) Beachtung, daß vor noch nicht hundert Jahren in Kriegszeiten

die kriegführenden Mächte in den Seehandel und die Schiffahrt der ganzen Welt durch ihre Vorschriften über Blockade und Kontrebande, über erlaubten und unerlaubten Neutralenhandel beliebig eingriffen, weite Zweige des Verkehrs überhaupt oder mit gewissen Ländern verboten, neutrale Schiffe und Ladungen wegnahmen, die Mannschaften „preßten", sodaß das unbeteiligte Nordamerika sich schließlich vor die Frage gestellt sah, allen Seehandel aufzugeben, oder aktiv in den Krieg einzugreifen.

In dieser Weise war es aber durch die Jahrhunderte und Jahrtausende auf dem Wasser zugegangen. Die veränderte Lage, unter der wir aufgewachsen sind, die das Meer als die offene, freie, vor jeder Gewalttat gesicherte Hochstraße erscheinen läßt, beruht teils auf materiellen, teils auf geistigen Ursachen. Seit den großen Kämpfen des Altertums mit den Seeräubern, bis in die arabisch-türkische Epoche, wo der Seeraub als ein Gott wohlgefälliges Unternehmen der Gläubigen gegen die Ungläubigen galt und die Unterlage völkerrechtlich anerkannter Staatengründungen, der nordafrikanischen Raubstaaten, bildete; seit den Raubfahrten der Wikinger und Normannen, die die Welt von der Nordsee bis Byzanz in Schrecken versetzten, bis zu den Versuchen der Buccaniere und Flibustiere, lange nach Ende des Mittelalters im nordamerikanischen Mittelmeer christliche Seeräubergemeinden zu begründen, und bis an die Schwelle der Gegenwart, wo man sich gegen den staatlich organisierten Seeraub Nordafrikas durch Kriege oder Verträge, gegen maritimes Brigantentum durch Geleitschiffe und Kreuzerfahrten von Kriegsschiffen dauernd schützen mußte, galt der Seeraub als ein unvermeidliches Übel, das man durch einen maritimen Polizeidienst der Seemächte zwar mehr und mehr einschränken, aber kaum aus der Welt schaffen konnte. Erst der Umschwung in der modernen Technik, welcher den westeuropäischen Völkern die Weltherrschaft gewährleistete, machte den Seeraub in Friedens-

zeiten zu einer fast legendären Erscheinung. Wie die in den Westen von Amerika eindringenden Eisenbahnen für die europäischen Siedler die Gefahren der Indianerangriffe beseitigten, verminderte die Einführung der großen schnell und sicher zu bestimmten Zielen fahrenden Dampfschiffe die Gefahr des Wiederauftretens organisierter Seeräuber.

Andererseits ist, nachdem Jahrhunderte lang das Meer fast ununterbrochen der Schauplatz von Kämpfen und Kriegen war, bei denen die einzelnen Mächte jeden Grund oder Vorwand benutzten, über gegnerische Schiffe oder neutrale Fahrzeuge, die sich in verbotene Gebiete begaben, herzufallen, und man nie mit Sicherheit wußte, ob man nicht auf einer größeren Reise irgend einem Feinde zur Beute fallen werde, in den letzten drei Menschenaltern ein gesicherter Friede der normale Zustand auf dem Wasser geworden. Die Fortentwicklung des modernen Völkerrechts hat die Gewähr geschaffen, daß in Friedenszeiten der Seeweg für Schiffe aller Nationen frei, das mare liberum des Hugo Grotius zur Tatsache geworden ist. Zwei Schiffe, die heute bei Tag oder Nacht einander passieren. wissen bestimmt, daß sie bei gutem Wetter im Vorbeifahren auf Anruf und Nachrichten, bei schlechtem Wetter und Seenot auf Hilfeleistungen rechnen können, daß aber nicht mehr wie einst durch Kanonenschüsse erteilte Warnungssignale und Aufforderungen zum Beidrehen zu gewärtigen sind. Und selbst für Kriegszeiten hat man sich bestrebt, den unbeteiligten Mächten das Meer als eine sichere und ungefährdete Verkehrsstraße zu erhalten. Nach mehr als hundertjährigem Streit über die Rechte und Pflichten der Neutralen hat man völkerrechtliche Bestimmungen und Verträge, vor allem in den Pariser Seerechts-Deklarationen von 1856 zu schaffen begonnen, deren Tendenz ist, Neutrale von den nachteiligen Folgen des Kriegszustandes nach Kräften zu befreien, und für nicht im Militärdienst befindliche Untertanen der kriegführenden Länder

die Beschränkung und Gefährdung des Seehandels möglichst zu begrenzen. Formelle Bestimmungen, was als Blockade anzusehen sei, deren Bruch die Wegnahme friedlicher Handelsfahrzeuge zur Folge haben kann; Anerkennung des Grundsatzes, daß neutrale Schiffe außerhalb der Blockadezone ganz unangefochten bleiben sollen, auch wenn sie Güter des Feindes führen, soweit diese nicht ausdrücklich verbotene, zur Unterstützung der feindlichen Kriegführung bestimmte Materialien, Kontrebande, sind; Verzicht auf die Praxis der Ausstellung von Kaperbriefen, jener alten Brücke zwischen dem Seeräuberberuf in Friedenszeiten und der Einreihung der Piraten in den Kriegsdienst zwecks Wegnahme feindlicher Schiffe auf Grund eines ihrem Fahrzeug erteilten besonderen Patents: das sind Bestimmungen, welche die Stellung der Handelsschiffe in Kriegszeiten auf eine neue Basis bringen wollen. Es fehlt nicht an Bestrebungen, namentlich in Anlehnung an die Haager Friedenskonferenzen, noch eine Reihe weiterer Grundsätze des geltenden Seekriegsrechts als veraltet und nicht länger mit den modernen Anschauungen über das bisherige Völkerrecht vereinbar zu erklären. Über den bisherigen Grundsatz hinaus: „die Flagge schützt die Ladung!" — verlangt man generell einen vertragsmäßigen Schutz des Privateigentums zur See mit Ausnahme der Kriegskontrebande auch für die Handelsschiffe, welche die Flagge der kriegführenden Staaten führen, und eine Einschränkung des Blockaderechts.

Diesem Ideal einer vollkommen vertragsmäßigen Sicherung des wirtschaftlichen Seeverkehrs gegen jede Art von Anfechtung wird von extremen Friedensfreunden sogar die Forderung vollkommener Aufgabe, wie aller, so auch der kriegsmaritimen Rüstungen beigesellt, weil die Fortentwicklung der Kultur, der Übergang zum immer ausgedehnteren Handel und dergl. diese verrosteten Überreste unnötig machten. Allerdings haben letztere Ansichten auch bei der sonst der Förderung des Weltfriedens ge-

neigtesten Partei im Lande der größten Seemacht der Gegenwart nicht einmal vorübergehend eine Unterstützung gefunden. Selbst in den Zeiten der Herrschaft des Cobden-Brightschen Liberalismus hat man die Aufrechterhaltung einer starken Seemacht als unumgängliche Grundlage des von der See in allen vitalen Verhältnissen abhängigen britischen Staates erkannt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts herum, als die einzige England gegenüber in Frage kommende Seemacht Frankreich war, vertrat man den Grundsatz, zum Schutze seiner politischen und wirtschaftlichen Interessen müsse sich Großbritannien eine Seemacht erhalten, welche sich zu der Frankreichs wie 5:3 verhielte.

Die liberale Schule erklärte zwar das alte Wort, daß der Handel der Flagge folge, für überwunden. Der Handel suche sich seine Wege selbst, ihm könne ein kriegerisches Vorgehen nie nützen. Aber man wollte doch keineswegs auf die Umkehrung verzichten, daß die Flagge dem Handel zu folgen habe, daß man gegen etwaige Angriffe auf die errungene Vormachtstellung gerüstet sein müsse. Womit gegeben war, daß, als in der Folgezeit andere europäische und überseeische Staaten zu der Erkenntnis kamen, das Ziel des hier erstrebten ewigen Friedens sei lediglich eine dauernde Befestigung der wirtschaftlichen und politischen Suprematie Englands in der ganzen Welt, sie ihrerseits die Schaffung einer Seemacht als ein unumgängliches Hilfsmittel für die Wahrung ihrer internationalen Seeinteressen und die Sicherstellung ihrer wirtschaftlichen Selbstständigkeit ansehen mußten.

Die Hoffnung, das Zeitalter volkswirtschaftlicher Integration werde einen auf deren Erfordernisse basierten ewigen Frieden begründen, hat durch die Ereignisse selbst ihre teilweise Widerlegung gefunden; und die Gestaltung des Bevölkerungsproblems und der gewerblichen Gliederung rückte für einen erweiterten Völkerkreis die Frage des Seeverkehrs aus der Stellung einer accidentellen in die eines notwendigen Bestandteils der Volks-

wirtschaft. Damit wurden sie zu einer Entscheidung genötigt, wie sie ihre Stellung zu Wasser und zu Lande dauernd begründen und vor Gefahren zu sichern vermöchten. Man kam in den wichtigeren modernen Kulturstaaten zu einem Standpunkt, der, teils Lehre der Geschichte, teils Anschauung über Zukunftsaufgaben, sich wie folgt bestimmen läßt: Einige der modernen Staaten sind für ihre Daseinsbetätigung und weitere Entwicklung vom Seeverkehr abhängig, für andere ist er eine wichtige und nützliche Ergänzung ihres Daseinskreises. Wollen diese nicht auf ihre Zukunft oder auf jene Aussichten und Schätze verzichten, für die das Meer nach dem bekannten Ausspruch eines großen deutschen Volkswirts die einzige Quelle und unerschöpfliche Fundgrube ist, so müssen sie ihre Seeinteressen allseitig stabilieren. Nicht ein Kolonialreich zur Befriedigung weltdurchwandernder Abenteuerlust wie die Portugiesen; nicht eine Kriegsflotte um des Prestige willen wie die Spanier; nicht eine Handelsflotte allein um des kaufmännischen Augenblicksgewinnes willen wie die Holländer; nicht Fischereiflotten, um sich zu Herrschern zu machen im Reich des Herings und des Trans, wie einzelne nordische Staaten, gilt es zu schaffen! Sondern für die notwendigen überseeischen Beziehungen mannigfacher Art sind die festen Grundlagen in einer konzentrischen Entwicklung der verschiedenen Zweige der Seeinteressen zu reger Wechselwirkung zu begründen.

II.

Die Beziehungen zwischen Handels- und Kriegsmarine sind nur ein Ausschnitt aus diesem Gebiet der Wechselwirkungen, nur einer der Kernpunkte der gesamten Seegeltungsprobleme. Es gibt deren weitere sowohl hinsichtlich der Beziehungen zwischen den verschiedenen Gebieten der Seeinteressen, wie z. B. Verhältnis von Schiffbau zu Kriegs- oder Handelsschiffahrt oder die Beziehungen zwischen Seehandel und Seeschiffahrt usw.,

als auch hinsichtlich der Beziehungen zwischen See- und Landinteressen, als da sind Verhältnis von Land- und Seemacht, Land- und Seehandel, Land- und Seetransport usw. Aber wir sind im Stadium der wissenschaftlichen Untersuchung und öffentlichen Erörterung gerade an einer Stelle angelangt, wo die Aussonderung der Spezialprobleme und ihre isolierte Durchdenkung von besonderer Fruchtbarkeit werden mag. Auch Berührungen mit andern Gebieten ergeben sich ja auf alle Fälle und damit für sie alle eine weitere Klarheit und Vertiefung.

Aufgabe der Handelsmarine eines Landes ist es, den Transport derjenigen Güter, welche für den Verbrauch der heimischen Volkswirtschaft von Nutzen sind, und daheim überhaupt nicht oder nicht so ökonomisch beschafft werden können, wenn sie aus überseeischen Ländern erhältlich oder auf dem Wasserwege leichter oder billiger heranzuführen sind, als auf dem Landwege, über das Meer hin zu bewerkstelligen, bezw. diejenigen Güter hinauszuführen, welche die Heimat ins Ausland sendet, weil sie für von dort zu beschaffende oder beschaffte Güter Gegenwerte hinaussenden muß.

Daran knüpfen zahlreiche andere Fragen an, die wir hier aber nicht weiter erörtern wollen: z. B. inwieweit es für ein Land überhaupt vorteilhaft ist, bestimmte Güter ein- oder auszuführen. Merkantilistische, agrarische und Freihandelstheorien spielen mit ihren besonderen Eigenarten hinein. Es kann ferner die Handelsflotte andere Dienstleistungen auszuführen haben, Tribute einzuholen oder zu leisten, den besondern Import und Export von Emigranten, den Reiseverkehr und Nachrichtendienst mit bewerkstelligen. Das Wesentliche ist, daß sie die ihr zugewiesenen Leistungen für ihr Land ausführt, daß nicht die Handelsflotten anderer Länder sie besorgen und damit letzteren die Vorteile des Transports zufallen.

Eine Handelsflotte kann, wie uns die Geschichte einzelner Nationen zeigt, zweitens aber Selbstzweck sein. Ein Seehandels-

volk wie die Phönizier oder die Venezianer oder die Holländer betrieb den Seehandel und die Seeschiffahrt als Gewerbe zum Lebensunterhalt seines Staates, vermittelte den Verkehr und die Beziehungen zwischen dritten Ländern, fuhr die von diesen aus- oder eingeführten Güter hin und her, und ernährte sich durch die hier gemachten Profite. Bezeichnenderweise tritt uns aus dem Dunkel des Altertums der Schiffahrtsverkehr zuerst in dieser Form in seiner vollen Größe und Bedeutung bei den Phöniziern entgegen, beginnt mit diesem ersten großen Seehandelsvolk so recht eigentlich erst das Leben der Völker zur See. Und so spielt wiederum heute in der Gegenwart bei der höchst entwickelten Seefahrernation diese Form des Seeverkehrs eine mitbestimmende Rolle, in einer innigen Verbindung allerdings mit der andern Seite. Denn den Engländern ist die Vermittlung des Seeverkehrs nicht nur ein Selbstzweck gegenüber dritten Nationen, sondern in keinem andern Lande ist Ausfuhr und Einfuhr der Güter und Verkehr der Menschen zur See ein so unumgängliches Glied in der Kette nationalwirtschaftlicher Daseinserhaltung.

Wir werden gleich sehen, daß der große Zwischenhandel zwar die erste bedeutsame Betätigung einer Seefahrernation gewesen, daß er aber keineswegs den Anfang der Schiffahrt in historischen Zeiten gebildet hat oder vorher gebildet haben dürfte. Erst aber die Frage: Was ist der Zweck der Kriegsmarine? — Er kann ein doppelter sein. Verteidigend kann sie den Feind von der Annäherung an das Land abhalten wollen, wie die Flotte der Griechen die Perser, der Engländer die Spanier, oder angreifend kann ein Land seinen Einfluß und Herrscherbereich hinauszutragen versuchen in fremde Gebiete, denen es sich zu Lande nicht nähern kann oder zur See besser nähert. Raubzüge und koloniale Bestrebungen, Eroberungsgelüste und Vergeltungswünsche, weltliche und geistliche Motive haben, um Wandertrieb und Herrscherdrang geschart, seit Alters die Menschen gelehrt, sich mit ihren Waffen und Schiffen

den doppelten, von Feinden und Wogen drohenden Gefahren darzubieten. Auch finden wir mehrfach in der Geschichte Völker, die im Seekriege nicht ein Mittel zum Zweck, sondern das eigentliche Ziel ihres Daseins sahen; wie jene Nordmänner und Wikinger mit ihren Seekönigen, die da heißen „Könige ohne Land“, deren Ruhm es war, nie unter rauchgeschwärzten Balken zu schlafen, nie am häuslichen Feuer ihr Trinkhorn zu leeren, auf dem Wasser zu leben und zu sterben und einen gewonnenen Kampf nicht als ein Ziel, sondern nur als die Stufe zum weiteren Vordringen und zur nächsten Schlacht anzusehen“. Die der See benachbarten Stämme finden wir oft jahrhundertelang bereit, als Mannen oder Bundesgenossen oder Söldlinge anderer Herrscher ihr und ihrer Schiffe Dasein für kriegerische Unternehmungen zur Verfügung zu stellen. In der Gegenwart allerdings, unter den nationalen Staaten, deren Weltpolitik durchweg nicht mehr bestimmt wird durch ein Ruhmbedürfnis des Kämpfens für abstrakte Ideen, sondern durch große Aufgaben der inneren sozialen und wirtschaftlichen, der Bevölkerungs-Politik im weiteren Sinne, da ist kein Platz für militärische Organisationen als Selbstzweck, wie sie einst die Schweiz in ihren Söldnerheeren zu versenden und größere oder kleinere Seemächte in ihren Flotten andern darzubieten vermochten. Die Flotte ist lediglich ein Organ der Vertretung und Sicherung der Heimatpolitik geworden. —

III.

War das erste Fahrzeug, das aufs Meer hinausging, ein Handels-, war es ein Kriegsschiff? — Diese Frage ist nicht richtig gestellt. Man hat im Altertum M e r k u r als den Gott der Kaufleute und der Diebe bezeichnet, man hätte letzteres ebensowohl hinsichtlich des M a r s tun können. Wie beim Handel ist bis weit in die moderne Zeit hinein beim Krieg-führen das Gewinn- oder Beutemachen eins der wesentlichen

Ziele gewesen. Wie es noch in der Heroenzeit wirklich stand, sehen wir aus jenem Beispiel im neunten Buch der Odyssee, wo Odysseus in erquickender Frische erzählt, wie der Wind sein Schiff von Ilion zu den Kikonen nach Ismaros trug.

Ἔνθα δ' ἐγὼ πόλιν ἔπραθον, ὤλεσα δ' αὐτούς.
Ἐκ' πόλιος δ' ἀλόχους καὶ κτήματα πολλὰ λαβόντες
Δασσάμεθ', ὥς μή τις μοῖ ἀτεμβόμενος κίοι ἴσης.

„Dort verbrannte ich die Stadt und tötete die Männer, heraus aber nahmen wir die Frauen, und viele Schätze und teilten, damit kein einziger meiner Mannen seines Anteils verlustig ginge."

Bald in der Form von Handelsneigung, bald von organisierter, bald von unorganisierter Kriegführung trieben in der ältesten Zeit, wo jeder für einen Feind galt, den man nicht durch spezielle Verträge als Freund anerkannt hatte, Gewinn-, Raub- und Kampfeslust den Menschen aufs Meer. Wenn der treffliche alte Heeren in seinen „Ideen über die Politik, den Verkehr und den Handel der vornehmsten Völker der alten Welt" es scharf ausspricht, daß die ersten Seefahrten der großen Seehandelsvölker Raubfahrten, die ersten Seefahrer Seeräuber gewesen seien, so wird er wohl nur insofern irren, als er für jene Zeit bereits eine allzu scharfe Scheidung der Quellen des Verkehrslebens annimmt: „Der scheinbare Vorteil, den die Seeräuberei gewährt, ist zu nahe und zu auffallend, als daß er von rohen Völkern übersehen werden könnte; der Nutzen hingegen des friedlichen Verkehrs und des regelmäßigen Handels zu entfernt, als daß er nicht anfangs außerhalb ihrem Gesichtskreise liegen sollte."*)

Die Vermischung dieser verschiedenen Formen menschlicher Betätigung finden wir noch im zweiten Teil von Goethes Faust:

---

*) A. H. L. Heeren, Ideen über die Politik, den Handel und Verkehr der Völker der alten Welt. 1. Teil, II. Abschnitt, S. 66/67, Göttingen 1815.

„Krieg, Handel und Piraterie — dreieinig sind sie, nicht zu trennen“.

Sie waren am Stamm der Völkerentwicklung eng miteinander verwachsen; hinzu gesellten sich in Verbindung mit allen drei Zwecken die Eroberungs- und Kolonisationsfahrten, die bei der Weiterbildung des Kriegs-, wie des Handels-, wie des Seeraubgewerbes sich naturgemäß weiter entfalteten. Vom Seeraub und Seehandel gingen die Phönizier zur Kolonisation in Afrika und Spanien über, die dann wiederum zur Begründung eines neuen mächtigen Seeverkehrsstaates, Karthago, leitete. Von Raub- und Eroberungsfahrten gelangten die Griechen zur Kolonisation und zur Ausgestaltung regen Seehandels durch die europäisch-kleinasiatische Inselwelt hindurch. Der Kampf um das Recht des Handeltreibens machte die Römer schließlich zu Kolonisatoren und Eroberern aller Länder um das Mittelmeer. Die Goten und Vandalen beendigten ihre Kriegsfahrten, die Normannen ihre Raubzüge mit Niederlassungen und Kolonialgründungen. Umgekehrt entstanden aus den Handels- und Eroberungsfahrten der Araber die berüchtigten Staaten der Riffpiraten. Die Kriegsfahrten der Kreuzzüge brachten den Seehandel zur Blüte. Ständige Kriege zwischen Orient und Occident und zwischen den einzelnen occidentalen Reichen und Stadtstaaten haben vor, während und nach diesem Zeitalter die Grenzgebiete der verschiedenen Zweige maritimer Betätigung ständig wechseln lassen. Ebenso blieb es in der Folgezeit. Die Differenzierung, die heute zu einer vollkommenen Trennung der Zwecke und Formen von Kriegs- und Handelsmarine geführt hat, ist während langer Jahrhunderte in beiden Hinsichten nicht, oder nicht so scharf vorhanden gewesen.

Allerdings finden wir sie lokal und zu bestimmten Zeiten auch schon früher vor, und sie ist speziell schon einmal auf der Höhe des Altertums in einem weiten Gebiet verhältnismäßig

vollkommen durchgeführt gewesen, als das Universalreich Rom den orbis terrarum befriedet hatte oder zu befrieden und zu beherrschen Bereitschaft und Kraft zeigte. Seit Rom in den Punierkriegen auf das Meer hinausging, um die bisherige Seeherrscherin und Handelsvormacht, Karthago, zu vernichten und hierin erfolgreich war, verlor es niemals die Tatsache aus den Augen, daß die Seegeltung in einer wirtschaftlichen und politischen Beherrschung der Salzflut liege, und daß es sowohl die Aufgabe sei, alle Feinde mit Kriegsmacht zu vernichten, als auch zweitens der Guerillas auf dem Meere, der Seeräuberplage Herr zu werden, als auch drittens alle positiven politischen und wirtschaftlichen Vorteile des Seeverkehrs und Seehandels zu genießen, die in Machtausdehnung und Gütererwerb ruhen. — Seit der ersten Siegestat bei Mylae 262 und Eknomos 256 v. Chr. bis Actium i. J. 31 v. Chr. focht man um die politische Seeherrschaft, wobei man die von den Orientalen und Griechen überkommene Kunst des Schlachtschiffbaues und der Seetaktik zielbewußt weiter entwickelte, die Aufrechterhaltung einer Kriegsmarine als wichtiger Stütze der Republik niemals außer Augen ließ und auch in der Kaiserzeit soviel davon beibehielt, als man nach Beseitigung aller großen Feinde noch brauchte. In der großen Schlacht gegen die Seeräuber (mit angeblich 1000 Fahrzeugen) bei Korakesium, im Jahre 67 v. Chr. beseitigte andererseits Pompejus die Gefahr des Überhandnehmens dieser Plage des Seeverkehrs, welche aus einer wirtschaftlichen fast zur politischen zu werden drohte; und ihre Niederhaltung wird auch in der Folgezeit stets für die Kriegsmarine eine wichtige Aufgabe gebildet haben. In der Ausbildung einer Handelsmarine schließlich leistete das Kaiserreich großartiges. Namentlich in der Ausdehnung der berühmten öffentlichen Verkehrsanstalt, des „cursus publicus", über die See hin wurde eine der welthistorisch gewaltigsten Organisationen harmonisch gekrönt.

Wenn wir so oft von den ständigen Fortschritten der Kultur in der Welt hören, so ist das Schicksal dieses „cursus publicus“ wohl einer der melancholischsten Belege für das Gegenteil. Eines der größten Kunstwerke menschlichen Anordnungsfleißes mit allen Segnungen, die es für die Kulturentwicklung und -Verbreitung in der Gesamtwelt des Altertums in sich schloß, ist durch die Stürme der Völkerwanderung spurlos vernichtet. Fast anderthalb tausend Jahre, bis an die Schwelle unserer Zeit ist es durch nichts ersetzt, was sich an Bedeutung und Nützlichkeit ihm annähernd hätte vergleichen lassen. Mit Staunen lesen wir noch heute von jenem großartigen, von Rom ausgehenden, fünfgeteilten Straßennetz und zentralisierten Beförderungswesen, welches überall da, wo es den Ozean berührte, in Ostia, in Neapel und Regium, in Sizilien und Gades, in Brundusium und am Hellespont, am Bosporus und der Gallischen Küste in organische Verbindung mit einem wohlgeordneten Seeverkehrssystem gebracht war. Nicht minder als der Landverkehr vermochte der Seetransport durch eine möglichst vollkommene Einrichtung der Verkehrsmittel und des Betriebes trotz aller Schwierigkeiten der damaligen Schiffahrt mit geradezu fahrplanmäßiger Pünktlichkeit durch das ganze Reich hindurch zu arbeiten. In seinen Aufsätzen über das Verkehrsleben des Altertums gibt Heinrich Stephan uns ausführliche Auskünfte über die Entstehung und Entwicklung dieser Institution, die sich schnellere und langsamere Schiffstypen herausbildete. Für die rasche Beförderung der Staatspost und wichtiger Botschaften und reisender Beamten lagen in den Häfen die „fugaces“ oder „cursoriae naves“, im Gegensatz zu den Lastschiffen, den „onerariae naves“ des großen Frachtverkehrs, die für gewisse Leistungen des Massentransportes, vor allen Dingen die Getreidelieferungen nach Rom, zu mächtigen Transportflotten zusammengefaßt wurden. Schon Athen hatte jährlich eine wohlbemannte und armierte Getreideflotte aus dem Schwarzen Meer, in einer Admiralschaft (conserva) vereinigt, herangeführt.

Aus diesen Gegenden, sowie durch die Classis Alexandrina aus Ägypten, und die Classis Africana aus Nordwestafrika, bezog Rom die Hauptbestände seines gewaltigen Nahrungsbedarfs, den es in riesigen Magazinen aufzuspeichern suchte. Hier hatten wir also vorübergehend eine hohe Spezialisierung der Formen und Zwecke.

Wo immer wir von der Schiffahrt des Altertums reden, müssen wir uns vor Augen halten, daß es sich einmal um Küstenschiffahrt handelt, die das Land gar nicht, oder nur auf denkbar kürzeste Zeit aus den Augen verlieren durfte, sodann, daß vor allem die Kriegsschiffe bis ans Ende des Mittelalters Ruderschiffe waren und blieben. Aus dem primitiven Fahrzeug entstand allmählich die Pentekontere durch fortschreitende Vermehrung der Rudersitze. Ein weiterer technischer Fortschritt waren der Drei-, Fünf- und Mehrdecker, mit übereinanderliegenden Rudersitzreihen, über deren Betriebsweise sich übrigens die Sachverständigen der Gegenwart nicht einig sind. Für Handelsschiffe hatte gleichfalls ursprünglich derselbe Typ gedient, aus dem das lange Schiff (navis longa) hervorging, und sie wurden mit Rudern betrieben. Daneben kamen aber das Segel und der Wind als Triebmittel mehr zur Bedeutung, wenngleich man natürlich in der Küstenschiffahrt vielfach auf Ruder zurückgreifen mußte. Bemerkenswert sind Bestimmungen schon im alten Griechenland, die die Mannschaften auf Handelsschiffen beschränkten, um ihnen die Verlockung, sich in Seeräuber zu verwandeln, fernzuhalten. In der älteren Zeit wurde die Mannschaft für ein Fahrzeug angeblich auf fünf, später auf maximal hundert beschränkt*).

Die Typen hatten sich scharf voneinander getrennt. Indessen wie gesagt, hat naturgemäß in den langen Perioden, bis Rom

*) Plutarch, zitiert bei Lindsay, History of Merchant Shipping and Ancient Commerce, Bd. I, S. 69/70.

tatsächlich das ganze Meer befriedet hatte, die Handelsschiffahrt auch auf starke Bewaffnung stets trachten müssen und erst später entwickelte sich die Arbeitsteilung vollkommen; während man in kriegerischen Zeiten auf die wechselseitigen Dienste zurückzugreifen hatte. Die Schlachtflotte übernahm den Schutz der Handelsmarine, letztere aber begleitete die Schlachtflotte mit Vorräten an Proviant, Pferden, Waffen, Belagerungswerkzeugen usw. Griechische und karthagische Flotten sollen einen Troß von 1000 bis 1500 Lastschiffen mitgeführt haben, wobei 3 bis 4 Begleitschiffe auf ein Orlogsschiff kamen*).

IV.

Es kam die Völkerwanderung und die Verödung des Seehandels. Die Züge und Kämpfe und Eroberungsfahrten allerdings griffen auf das Meer hinüber. Die römische Organisation des Transports und des Reisewesens, die, eigentlich nur für den Staatsdienst bestimmt, von Privaten durch Protektion aber vielfach mit benutzt wurde, ging für immer zu Grunde. Erst die italienischen Städte im 8. und 9. Jahrhundert begannen wieder, sich dem Seehandel zuzuwenden. Inzwischen war die Veränderung eingetreten, die allmählich von immer größerer Bedeutung wurde. Neben das Mittelmeergebiet und das seit alters eine besondere Bedeutung als selbständiges Schiffahrtsgebiet genießende indisch-arabische Meer war ein drittes Seeverkehrszentrum im Norden getreten. Während die italienischen Städte ihre Verbindungen in den Orient ausgedehnt hatten, die Muhammedaner ihre Fahrten auf das Mittelmeer hinaus erstreckten, die Welt sich auf die Kreuzzüge vorbereitete, bildeten sich nach Aufhören der nordischen Wanderungen und Fahrten, den Niederlassungen der Angeln und Sachsen, Normannen usw. neue Reiche in Skandinavien und England, begann sich eine

*) Heinrich Stephan, Verkehrsleben im Altertum, Raumers Historisches Taschenbuch. 4. Folge, Leipzig 1868, S. 48/49.

Seefahrerbetätigung an den niederdeutschen Küsten, vor allem rings um die Ostsee zu entwickeln. Für den nordischen Seehandel spielte zeitweilig die Ostsee verhältnismäßig eine ebenso große Rolle, als das Mittelmeer für den südlichen, und sie blieb Jahrhunderte lang ein wichtigeres oder mindestens ebenso wichtiges Zentrum als die Nordsee oder die atlantischen Gewässer. Doch griff der Verkehr auch ständig in das atlantische Meer hinüber und bald entstanden an der niederländischen Küste große Mittelpunkte des Weltverkehrs von neuer Bedeutung, Treffpunkte des nördlichen und südlichen Seehandels. Brügge und Antwerpen sollen in ihrer Blütezeit viele Hunderte von Seeschiffen gleichzeitig in ihren Häfen gesehen haben.

Die Aufgaben, denen sich die Schiffe in der Zeit vom 9. bis 14. Jahrhundert zu widmen hatten, waren von dem, was man im Altertum von ihnen verlangte, vielfach nicht sehr verschieden, indes finden wir das individualistische oder lokale Moment ungleich ausgeprägter, als in der Blütezeit des Altertums. Wir hören von maritimen Unternehmungen einzelner Stämme, territorialer Herren, einzelner Plätze. Karl der Große war der einzige Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation gewesen, der die universal-monarchische Aufgabe, das ganze Imperium auch zur See zu schützen, zielbewußt zur Durchführung brachte, und zu diesem Zweck nicht nur die Flotten der Vasallen heranzog, sondern auch gelegentlich Reichsflotten bildete. Hinterher gibt es nur lokale Kampforganisationen der verschiedenen Herren, Verbände und Städte. Die Handelsunternehmungen und Kolonien einzelner Städte und Gesellschaften gewinnen an Bedeutung.

Zwei Momente bildeten noch stärker wie im Altertum die Veranlassung, die letzteren einheitlicher zusammenzufassen; die nach Niedergang des Römerreichs wieder auflebenden vielfachen Angriffe,[1] denen die Kaufleute im Auslande ausgesetzt waren, sowie die ins Ungemessene ausgedehnte

Seeräuberplage. Im Süden nötigt das Vordringen der islamitischen Welt zu immer nachdrücklicheren Schutzbestrebungen, zur Aufbietung großer Flotten, die den einzelnen Städten und Territorialherren ständig größere Opfer auferlegt und sie und ihren Handel schließlich dennoch nicht mehr zu schützen vermag. Auch zur See erwiesen sich die Ungläubigen überlegen und erst die Schlacht bei Lepanto räumt die Gefahr einer ständigen Vormacht der Türken und damit Vertreibung des abendländischen Handels aus dem Mittelmeer für die vorübergehend verbündeten christlichen Mittelmeermächte aus der Welt. Auch im Norden sind es die Einzelnen, die ihre Interessen auf dem Meere durch eigene Machtentfaltung schützen müssen. Anders aber als die Südländer erkennen sie die Möglichkeiten, die gemeinsames Handeln für aktives Vorgehen bietet und mangels des Reichsschutzes schließen sie sich längere Zeit in der Hanse „zu Nutzen des gemeinen Kaufmanns zusammen, zu hegen und zu befrieden die See".

Um die Zeit, als die Hanse begründet wurde, war die Technik des Seefahrens noch nicht gar so verschieden von dem, was das Altertum gekannt hat, sowohl in Kriegszeiten, wie in Friedenszeiten. Jetzt kam der Wandel. Bisher hatte man, wie schon erwähnt, im wesentlichen mit Ruderschiffen gekämpft. Die Engländer und Hanseaten machten den Übergang von der geruderten Galeere zum Segelschiff durch. In den rauhen nordischen Gewässern konnte man mit letzterem besser operieren. Die Entscheidung zwischen dem neueren und dem älteren Kriegsfahrzeug, dem Segelschiff und der Galeere, fiel in der größten Seeschlacht des Mittelalters, bei Sluys in Flandern, im Jahre 1340, wo die wesentlich Segel verwendenden englischen Fahrzeuge gemeinsam mit den Flamen eine französisch-normannische Flotte und deren gemietete genuesische Galeeren vernichteten. Ihre ersten Schlachten ferner schlug die Hanse noch mit den alten Waffen, Katapulten und Ballisten. 1347 aber führten

die Engländer, 1361 die Dänen Pulvergeschütze auf ihren Schiffen ein, und im zweiten Dänenkriege bediente sich auch die Hanse wahrscheinlich nach 1368 der Rohrgeschütze. Dadurch beginnt eine neue Ära der Seegeschichte um die Mitte des 14. Jahrhunderts. — Die Form, welche der Seehandel bisher entwickelt hatte, änderte sich allerdings zunächst noch nicht. Die älteren Verkehrsinstitutionen bildeten sich zunächst nicht radikal um. In Fahrergesellschaften taten sich bestimmte Bewohner einzelner Gegenden oder Orte zu gemeinsamer Reise zusammen, fuhren unter Admiralschaften in bestimmten Richtungen oder Jahreszeiten. Eine Art Karawanenhandel zur See in möglichst starker Verteidigungsformation war das Typische.

V.

Auf diesen Grundlagen trat man ins Zeitalter der Entdeckungen in der altgewohnten dreifachen maritimen Betätigung von Seehandel, -kriegführung und -raub, in mancher Beziehung noch immer im Kampf aller gegen alle. Die universal-monarchische Idee, die noch in der Hansezeit Veranlassung gegeben hatte, „Kaufleuten des Römischen Reichs“ generell besondere Privilegien einzuräumen, geht mehr und mehr zurück. Jede Nation sucht sich zur See möglichst weitgehend zu betätigen, den Verkehr über ihre eigenen Küsten zu monopolisieren, in fremden Gebieten durch Gewalt und Eroberung und Zwang und Verträge den Ihren weitgehende Monopolrechte zu sichern. Mit dem Gedanken von zwar nicht mehr durch die Universalmonarchie, sondern durch die Universalkirche verliehenen Monopolrechten begeben sich die Portugiesen und Spanier auf die überseeischen Entdeckungsfahrten; mit dem Gedanken des Kriegs gegen die Universalkirche treten umgekehrt die türkischen Reiche und Raubstaaten im Süden auf, während nach der Reformation die Engländer, Holländer und skandinavischen Völker ihn aufnehmen

Wenn wir die Entwicklung vom Zeitalter der Entdeckungen

bis an die Schwelle der Gegenwart verfolgen, müssen wir uns wiederum darüber klar sein, daß die Wechselbeziehungen zwischen den beiden von uns betrachteten Gebieten maritimer Betätigung durch politische und wirtschaftspolitische Verhältnisse, sodann aber auch durch den Stand der Technik bedingt sind. Das technische Hilfsmittel dieser ganzen Zeit war im wesentlichen ein durch Wind getriebenes, hölzernes Fahrzeug. Seine Größe erweitert, sich allmählich, aber nur innerhalb gewisser Grenzen. Einzelne technische Spezialverbesserungen werden von ihm gemacht. Im wesentlichen aber bleibt es nur ein Produkt empirischer Fortentwicklung gewisser als brauchbar erkannter Kunstgriffe.

Zwei charakteristische Tatsachen stehen am Anfang dieser Epoche. Weder technisch noch materiell findet sich eine vollkommene Scheidung nach den Zwecken im Betriebe des Seeverkehrs, ein Zustand, der auch die nächsten 300 Jahre bis zu einem gewissen Grade bestehen bleibt. Dieselben Schiffe dienen vielfach zu verschiedenen Zeiten allen Zwecken des Seeverkehrs, bald dem Handel, bald dem Kriege, bald dem Raube. Ein genommenes Feindesschiff wird beliebig für diesen oder jenen Zweck verwandt, der eigene heimische Schiffsbestand je nach dem Bedürfnis nach dieser oder jener Richtung hin vergrößert. Im entscheidenden Moment der Weltgeschichte, als sich die Spanier mit ihrer Armada der britischen Küste nähern, improvisiert England eine Flotte aus 34 Kriegsschiffen und über 150 Kauffahrtei- und Fischereifahrzeugen, die teils von der Königin ausgerüstet, teils von Städten, Körperschaften oder Individuen freiwillig gestellt wurden. Unter den großen Führern selbst waren neben dem Königlichen Admiral Seehelden, Seehändler und Piraten tätig; die Drake, Frobisher, Hawkins und Raleigh, und wie sie heißen mögen, waren nicht minder berühmt durch ihre Handels-, Entdeckungs- und Kolonialfahrten in fernen Landen, wie als kühne Piraten in Friedenszeiten, oder Kaperführer in lokalen Kämpfen, oder als

mutige Schiffsführer in eigentlichen Schlachten. Von den Engländern konstatiert ein Zeitgenosse als eine Selbstverständlichkeit, daß sie ihre Seefahrerlust ebensowohl als Handels-, wie als Piratenvolk zu befriedigen gesucht haben und entsprechend dem Gang der Zeit mußte jedes Fahrzeug, das eine weitere Reise antrat, wenn es auch lediglich Handelszwecke verfolgte, vorbereitet sein, gegen Angriffe aller Arten von Feinden sich seiner Haut zu wehren.

Zur Verteidigung ihres Kolonialhandels erfanden alsbald die verschiedenen Völker allerlei besondere Mittel. In ihren großen Karaken, die weit über das Maß der bisher üblichen Schiffe hinausgingen, bauten die Portugiesen Fahrzeuge, fähig, große Ladungen aufzunehmen und mit starker Bemannung und Armierung gegen feindliche Angriffe sich zu verteidigen. In der Organisation der Silberflotte und der Galeonen, die alljährlich zu bestimmten Zeiten nach und von Amerika unter starker Bedeckung hierfür ausgerüsteter Fahrzeuge liefen, suchten die Spanier ihre kostbaren Schätze zu sichern.

Zu einer besondern Praxis, deren Erfolg entscheidend für das Leben und Sterben von ganzen Handelsplätzen wurde, bildet sich das Convoywesen, das Geleit der Handelsfahrer durch besonders armierte Fahrzeuge heraus. Wobei zu bemerken, daß zur Benutzung als Convoyschiff ein Fahrzeug in seiner Ausrüstung und Armierung, weniger in seinem Bau spezieller Einrichtungen benötigte, daß es sich auch am Handelswarentransport selbst während seiner Convoytätigkeit gleichzeitig beteiligte, während auch das convoyierte Schiff, war es vorsichtig, nicht vollkommen unbewaffnet blieb. Letzteres, weil man durch Wind und Wetter abgetrieben, plötzlich wehrlos einem maurischen oder irgend einem andern feindlichen Piraten in die Hände fallen konnte, der sich dann des Schiffes und der Ladung bemächtigte und die Mannschaft in die Sklaverei schleppte. Wie im Altertum für jedermann die Gefahr be-

stand, daß er sein Dasein unter den Barbaren in der Sklaverei beschließen mußte, so haben bis ins 19. Jahrhundert hinein alle Seefahrer oder ihre Bräute und Frauen ihren Gebeten die Bitte einverleibt, daß der Herr sie vor dieser Gefahr bewahren möge.

Diese Convoyfahrt war die dritte Form des Schutzes, die neben der Admiralschaft oder dem Geleit durch Kriegsschiffe die Schiffahrt zu sichern bestimmt war. Ihr Gepräge empfing sie dadurch, daß sie in erster Linie um des Schutzes der Handelsschiffahrt willen zu einer besondern Organisation ausgebildet wurde. Der Zweck war ein doppelter. Einmal haben in Kriegszeiten sowohl die kriegführenden Parteien ihren Handelsschiffen Convoy geleistet — wobei allerdings statt Convoyen mehr und mehr besonderes Geleit durch Kreuzer und Kreuzerflotten in Frage kam, — als auch die Neutralen zum Schutz ihres Handels staatliche Convoyer in Dienst gehalten, die alle Nationen seit dem 14. Jahrhundert zeitweilig zur Anwendung bringen mußten und nach der Entwicklung der überseeischen Kolonien zu immer größerer Bedeutung kamen. Sodann aber wurde von besonderer und eigenartigster Bedeutung jenes Convoywesen, welches einen besondern Schutz gegen die türkischen, d. h. die nordafrikanischen Seefahrer bezweckte und allmählich zu einer Lebensfrage für jeden Verkehr wurde, der sich nach Südwesten und zeitweilig überhaupt im Atlantischen Meer entfalten oder erhalten wollte. „Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts", sagt Baasch*), „erhielt infolge der wachsenden Unsicherheit der Meere das Convoywesen eine solche Ausdehnung und Ausbildung, daß es zu einem wahrhaft wichtigen Faktor in der Schiffahrt und dem Seehandel wurde. England, Holland, die skandinavischen Länder, die Hansestädte, vor allem Hamburg mußten, wollten sie nicht die Konkurrenzfähigkeit ihrer Schiffahrt lähmen, eine

*) E. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Hamburg 1896. S. 5.

solche defensive Organisation sich zu eigen machen. Und auch Raule, der Begründer der brandenburgischen Flotte, macht den Großen Kurfürsten mehrfach mit Erfolg auf die Bedeutung des Convoyschutzes aufmerksam, durch welchen allein die Seehandelspläne Kurbrandenburgs eine genügende Stütze finden würden."

Doch auch dieses ist nur eine Phase, wichtig für den Handel im 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts. In den großen Seekriegen des 18. Jahrhunderts, oder, richtiger gesagt, jener ununterbrochenen Kriegszeit von 1688—1815, konnten einfache Convoyen bald ihre Bedeutung gegenüber den wachsenden Aufgaben nicht inne halten. Später mußten die großen Seemächte, vor allem England und Frankreich, zum Schutze ihres immer wichtiger werdenden Handels ganze Flotten verwenden, während sie andererseits auch Kreuzerflotten für den Handelskrieg ausrüsteten. Mahan u. a. haben gezeigt, daß es der Fehler Frankreichs war, unter Vernachlässigung der Schlachtflotte auf den Kreuzerkrieg allzusehr Wert zu legen, daß man den Taten eines Jean Bart, eines Duguay-Trouin eine zu große Bedeutung beimaß, sich von romantischen Anwandlungen zu allzu großer Bewunderung dafür hinreißen ließ, wenn diese nach wilden und abenteuerlichen Fahrten, der Versenkung von so und so vielen Schiffen, einer Erbeutung von so und soviel Prisen oder gar nach der Brandschatzung von Rio de Janeiro (1710) wieder in den Hafen zurückkehrten. Der Handel war um diese Zeit schon nicht mehr ein von einzelnen Fahrzeugen getragenes und für beschränkte Interessengruppen besorgtes Unternehmen. Er hatte nun namentlich für England, schon vorher für Holland und nunmehr auch für Teile von Frankreich den Charakter eines wesentlichen Bestandteiles der Nationalwirtschaft angenommen. Es lag nicht so sehr an augenblicklichen Gewinnen und Verlusten, als daran, dauernd seine Freiheit und Sicherheit zu gewährleisten. Darüber

aber konnte nicht durch einen Kreuzerkrieg gegen den Handel, sondern nur durch einen Kampf der Linienschiffe um die Seeherrschaft entschieden werden. —

Die zunehmende Größe des Seehandels und seine Stellung im Rahmen der sich zu kapitalistischer Betriebsweise umgestaltenden Volkswirtschaften verbot eine Beschränkung auf ein kasuistisches Vorgehen zum Schutz gefährdeter Einzeltransporte mittels Nachsuchung und Gewährung von Geleit, von Convoyen. Man bildete vielmehr im Anschluß an alte Vorgänge eine neue, vierte Form des Handelsschutzes aus. Es wuchs zu einer ungeahnten Bedeutung das System der Seeversicherung, das vor allem in England an die Entwicklung des großen Versicherungsinstituts, die Assoziation der Assekuradeure von Lloyd's Kaffeehaus, knüpfte. — Und als eine weise Maxime zogen die englischen Politiker aus der Entwicklung die Lehre, eine ständige Seeversicherungsanstalt sei privatwirtschaftlich, die ständige Armierung einer starken Flotte volkswirtschaftlich die notwendige Sicherung der Schiffahrtsinteressen im weitesten Sinne.

Es ist dies auch eins der Evolutionsprinzipien, die sich in der ganzen Entwicklung geltend machen, daß man von der Schaffung vorübergehender, für Einzelzwecke bestimmter Unternehmungen zur Ausbildung ständiger Institutionen übergeht, von zeitweiligen Umlagen zur ständigen Steuer- und Staatseinnahme; vom alten jährlich wechselnden Münzsystem zum ewigen Pfennig und staatlich allgemein regulierten Münzwesen, vom alten Heerbann, der gelegentlichen Anwerbung von Söldnern zur ständigen Armee; von der Ausrüstung gelegentlicher Flotten zur Bildung einer ständigen Marine, Tendenzen, die sich noch auf zahlreichen andern Gebieten zeigen lassen. Doch noch ein weiteres gesellschaftliches Gesetz zeigt hierbei seine Wirkungen. Sobald man bei solcher Differenzierung, Loslösung und Selbständigmachung einzelner Zweige aus vorherigen Tätigkeitskreisen diesen eine vorwiegende Stellung zuweist, die

sie unter nicht genügender Beachtung der übrigen Teile des bisherigen Kreises sozusagen zum Selbstzweck macht, ergeben sich Mißstände und Gefahren. Es ließe sich das bei allen eben gedachten Gebieten zeigen; im Rahmen des vorliegenden Problems sei daran erinnert, wie für Spanien, das sich genug daran tat, eine ständig organisierte Marine zu entwickeln, nach den Worten des Ustariz der Mangel einer Entfaltung der Handelsschiffahrt, bezw. der Gewerbe, auf denen sie aufblühen konnte, ein dauernder Nachteil blieb. In Holland umgekehrt vernachlässigte Kurzsichtigkeit und Krämersinn die dauernde Erhaltung einer starken Kriegsmacht und als die Zeit kam, wo die Improvisation von Flotten nicht mehr möglich war, ging man unaufhaltsam zurück. Die Nichtbeachtung dieser schicksalsschweren und lehrhaften Tatsachen zu Anfang der Revolution brachte auch den Franzosen schließlich bei Trafalgar den Untergang; während umgekehrt die Engländer ihren ständigen Aufstieg seit Mitte des 18. Jahrhunderts — bis dahin mochte die Entscheidung zweifelhaft erscheinen, ob in dem Ringen um die Weltmacht nicht sie, sondern Frankreich die Palme erringen würden — der Tatsache verdankten, daß sie in allen Zweigen des Seewesens harmonisch trotz aller Differenzierung eine breite institutionelle Grundlage schufen, die die einzelnen Teile auf einer gemeinsamen Unterlage nationaler Entfaltung vereinigte.

Sie haben auch rechtzeitig erkannt, daß man zwar seinem Gesamthandel die Seewege offen zu halten suchen, in jedem Einzelfall aber ruhig den Mut haben müsse, auf diesem großen Schachbrett Figurenopfer zu bringen; denn dem schließlichen Sieger müßte der Gegner doch für alle Verluste Ersatz geben. Diese Lehre ließ sich in gewisser Beziehung direkt aus den Erfahrungen des Convoywesens ableiten. Mochte es zeitweilig auch noch so wichtig gewesen sein, selbst gegenüber den Raubstaaten hatte es nur einen mangelhaften Schutz gewährt. In Kriegszeiten, wo zahlreiche Kriegsschiffe die Fluten bedeckten,

war der Fahrgrund für die Christenheit in der Regel sicherer, als bei bester Convoyierung in Friedenszeiten, wo außer den Convoyen wenig Schutz zu haben war. Für den Einsichtigen lag auf der Hand, daß angesichts eines hinreichend großen und ständigen Schutz bedürfenden Interesses die Schaffung einer ständigen Seepolizei für Krieg und Frieden in Gestalt starker Flotten eine nützlichere Sicherung sei, als vorübergehende und Einzelexpeditionen. Mit einer starken und dauernden Flotte als Rückhalt konnten allerdings die englischen Kreuzer den Schutz der Handelsschiffahrt über die Welt hin im folgenden Jahrhundert mit unfehlbarer Sicherheit besorgen.

Diese Maxime galt für Friedens- wie für Kriegszeiten. Aus ihrer Würdigung heraus bildete die erfolgreichste Seemacht der letzten 230 Jahre ihre Flottenformation zum Schutz ihrer Seeinteressen und Seeschiffahrtsinteressen in einem Übergang von speziellen zu generellen Schutzinstitutionen, ohne daß in einzelnen Fällen allerdings, wenn angängig, der spezielle Schutz vernachlässigt wurde.

Sie haben aber die Gegenseite gleichfalls in ihrer Bedeutung voll gewürdigt; nicht nur gewußt, was die Kriegsflotte der Handelsflotte sein solle, sondern auch verstanden, was die Handelsmarine der Kriegsmarine sein müsse, daß letztere sich nur erhalten und ergänzen kann, daß sie nur ihre eigentliche Bedeutung bewahrt, wenn sie als Institution von der ersteren getragen wird. Wenn Adam Smith bei seiner Kritik der englischen Navigationsakten, trotzdem er deren monopolistische Tendenzen vom Standpunkt des ökonomischen Prinzips im engeren Sinne für verwerflich hält, sie dennoch für eine richtige Maßregel erklärt, weil sie England eine starke Handelsflotte mit zahlreichen Seeleuten schaffe und somit die Grundlage für die Ausgestaltung und Bemannung der Kriegsflotten liefere, so zeigt das sein volles Verständnis für diese Seite. Eine starke Marine konnte sich in England nicht halten, sofern ihr

nicht durch die Handelsflotte im entscheidenden Augenblick durch Darbietung zahlreicher geschulter Mannschaften der Zufluß des Lebensblutes gesichert war.

Die Verbesserungen, welche die Franzosen durch ihre Studien über den Schiffbau, vor allem die Engländer durch die Erfindung der Dreidecker einführten, gaben zwar der kriegsmaritimen Technik und Taktik neue Probleme zu lösen. Der Dreidecker, wie er i. J. 1637 zum ersten Male zur Anwendung gekommen, war ein Kriegsschiff κατ᾽ ἐξοχήν. Er bildete fortan den Kern der Schlachtflotten. Daran schlossen sich aber bis an die Schwelle der Gegenwart als Kampfteilnehmer zahlreiche Fahrzeuge im gegebenen Moment an, die bisher den friedlichen Zwecken der Handelsmarine gedient hatten.

Es ist das unvergleichliche Glück Englands, daß es ihm gelang, in den Napoleonischen Zeiten die in langer Praxis gewonnenen Erfahrungen zu glücklichem Ende zur Verwendung zu bringen, während der große Korse wohl die richtigen Prinzipien vor Augen hatte, nicht aber mehr die Zeit fand, das systematisch zu entfalten und zur Verwirklichung zu bringen, was ihm einen erfolgreichen Wettbewerb auf dem Meere ermöglicht hätte. Neuere Untersuchungen haben gezeigt, daß er selbst dies wohl frühzeitig erkannt hatte, sich aber den Folgen des Vergangenen nicht zu entziehen vermochte. Schon damals war das Seewesen aus dem Stadium heraus, in welchem durch Improvisationen viel zu erreichen war. Eine organische Entwicklung führte zum notwendigen Ziel.

VI.

Die Gefahren und Leiden, denen die schwächeren und unbeteiligten oder unfreiwillig beteiligten Mächte in den großen Kämpfen ausgesetzt waren, die furchtbaren Schauspiele, die sich in derem Verlauf in allen Meeren boten, führten zu keinem andern Ergebnis, als der fast vollkommenen Ausschaltung aller

Seemächte aus dem Bereich der Seegeltung und ihrer zu Rückdrängung im Seeverkehr zugunsten Englands nach dem Jahre 1805 oder 1815. Nur die Vereinigten Staaten hatten bewiesen, daß sie in ihrer isolierten Sicherheit und Fähigkeit zur inneren Kraftentfaltung wohl die Hoffnungen Napoleons rechtfertigen würden, sie könnten einst die Ebenbürtigkeit zur See erfolgreich ambieren. England hatte als Alleinherrscher jahrzehntelang kein anderes Interesse, als sich in Ruhe des Genusses seiner Erfolge zu erfreuen, und es hat auch von seinem Reichtum in den nächsten Menschenaltern den übrigen Ländern, soviel ihm gutdünkte, mit zu kosten gegeben. Durch seine Handelsschiffe wurden die Schätze aller Zonen nach England gebracht, hier verarbeitet, oder von hier aus weiter verteilt, und durch seine Kriegsschiffe wurde Ordnung und Aufsicht über die Ozeane getragen. Als Frankreich begann, sich eine neue Seemacht zu schaffen, und diese dann durch die Besetzung von Algier zu Anfang der dreißiger Jahre entscheidend zur Ausrottung des Piratentums wirksam machte, ließ England sich das gefallen. Es fühlte sich ferner stark genug, seit den zwanziger Jahren dem Drange interessierter Kreise nach einer liberalen Handhabung der Schiffahrts- und Kolonialpolitik schrittweise zu willfahren; und schließlich entschloß es sich Mitte des Jahrhunderts zur Aufhebung aller nationalen Schiffahrtsbeschränkungen, im Bewußtsein, daß die Größe des errungenen Vorsprungs diese Maßregel ziemlich gefahrlos mache, die nach anderer Richtung der heimischen Volkswirtschaft zweifellose und nennenswerte Vorteile bringen mußte. Das ist ja eben die Größe der traditionellen englischen Politik, daß sie die Vertretung einer Summe verschiedenartiger Interessen sich gleichzeitig zum Ziel setzt, in welcher sie das Gesamtinteresse des Reiches wahrzunehmen sich bewußt bleibt. —

Indes, diese Gedankenreihe, so sehr sie mit dem eigentlichen Kern des Themas zusammenhängt, müssen wir verlassen, um

uns der Frage nach den Beziehungen zwischen Handels- und Kriegsmarine in der Gegenwart etwas eingehender zuzuwenden.

VII.

Wie schon eingangs gesagt, ein Teil der älteren Probleme auf diesem Gebiet ist heute beseitigt. Die Piraten- und Seeräuberfrage ist aus der Geschichte der zweiten Hälfte des 19. und wahrscheinlich auch des 20. und der folgenden Jahrhunderte gestrichen, breite Grundlagen für völkerrechtliche Weiterbildungen sind festgelegt. Wir wollen hoffen, daß das Prinzip des „mare liberum" in Friedenszeiten auch in Zukunft erhalten bleibt, daß keine Macht der Erde Polypenarme über das Meer hinaus erstrecken kann, die das Haus der Amphitrite zugleich mit dem eigenen wieder zuschließen.

Hinsichtlich der Grundzüge der Wechselbeziehungen zwischen Handels- und Kriegsmarine im modernen Seewesen kommen technische Wandlungen, wirtschaftliche Neuerungen, Umgestaltungen der Rechtsanschauungen und der politischen Situation zur Geltung. Betrachten wir zuerst die seit 1815 eingetretenen numerischen und technischen Veränderungen. Da hat nun die Handelsflotte ihren Raumgehalt von 1815 mit nicht ganz $3^1/_2$ Millionen Tonnen bis heute auf mehr als $25^1/_2$ Millionen Tonnen netto gesteigert, also nahezu verachtfacht. Doch gibt dies von der Veränderung kein annäherndes Bild. Vielmehr kommt die Transportleistungsfähigkeit in Betracht. Hierbei handelt es sich einmal um die Einführung der Dampfkraft, sodann die Einführung des Stahls als Baumaterial anstatt des Holzes. Es ist sowohl das Segelschiff an sich ganz erheblich leistungsfähiger geworden, welches heute größere Nutzräume im Verhältnis zur Wasserverdrängung zur Verfügung stellt, und einen viel ökonomischeren Betrieb ermöglicht, als vor allem im Dampfschiff ein Gefährt geschaffen, das bei seiner ersten Einführung die 2- bis 3-fache, heute sogar annähernd die 4-fache Transportleistungsfähigkeit gegenüber

einem Segelschiff von gleich großer Nettotragfähigkeit wegen seiner größeren Transportgeschwindigkeit und -Regelmäßigkeit repräsentiert, das alte Segelschiff also noch stärker an Transportleistungsfähigkeit übertrifft. Die heutige Transportleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte beträgt über 80 Millionen R.T. Während sich seit Anfang des 19. Jahrhunderts die Bevölkerung der am Seehandel aktiv stark beteiligten Gebiete vielleicht verdreifacht, die Bevölkerung der Erde höchstens um die Hälfte vermehrt hat, hat sich also die Leistungsfähigkeit der Seehandelsflotte sicher erheblich mehr als verfünfundzwanzigfacht.

Die Handelsschiffahrt hat für weite Teile der zivilisierten Erde demgemäß eine völlig andere Bedeutung als einst. Das ist ja auch selbstverständlich, wenn wir uns vor Augen führen, daß damals die Haupttransportgegenstände zum großen Teil Gegenstände höherer Lebenshaltung, Genußmittel, Luxusartikel, höherwertige Gebrauchsgegenstände, wertvolle Drogen und Chemikalien, und nur in beschränktem Umfange für gewisse Gegenden von Europa auch kleinere Mengen von Holz, Getreide, Wolle und sonstige Rohstoffe usw. waren. Heute dagegen bedeutet die See die große Transportbahn für ungeheure Mengen von Massenartikeln in allen Stadien der Verarbeitung, zur Ernährung und Bekleidung von Millionen von Menschen, zur Beschäftigung von Millionen von Arbeitern und Milliarden von Kapitalien. Der Seeverkehr, einst für den höheren Wohlstand und die Macht der Seestaaten nicht ohne Bedeutung, aber nach dem Niedergang Hollands nur für einen einzigen entscheidend wichtig, ist heute ein integrierender Bestandteil der Nationalwirtschaft von mindestens drei großen Weltmächten, England, Deutschland und Vereinigte Staaten, wozu als vierte Frankreich, und neuerdings Japan als fünfte sich hinzugesellen. Er ist ferner unentbehrlich für eine Anzahl von kleineren, Deutschland vorgelagerten Staaten, wie Belgien, Holland, Dänemark und nicht ohne Bedeutung für die meisten

übrigen Länder aller Erdteile. Für die drei erstgedachten Länder, die als Eingangs- oder Ausgangsstaaten für mehr als zwei Drittel aller Welthandelsumsätze dastehen, ist der Seehandel ein wichtiges Organ nationaler Lebensführung, für zwei — Deutschland und England — heute von vitaler Bedeutung; in ganz anderer Weise allerdings für England, als für Deutschland, indem der englische Seehandel absolut fast doppelt so groß ist, als der deutsche, relativ auf den Kopf der Bevölkerung bezogen fast dreimal so groß. Die Leistungsfähigkeit der englischen Handelsflotte ist fast fünfmal so groß als die der deutschen.

Es kommt hier nicht darauf an, auf die Theorien der Handels- oder Seehandelsbilanz einzugehen, oder zu zeigen, von welcher Wichtigkeit es ist, daß die Nationen einen angemessenen, womöglich einen überwiegenden Teil ihres Seehandels für sich selbst durch ihre eigenen Händler mit ihren eigenen Schiffen besorgen, und womöglich auch eine Rolle in der Verkehrsvermittlung zwischen dritten Ländern spielen. Für unsere Zwecke ist nur darauf hinzuweisen, daß einmal die moderne Seehandelsflotte an sich die Tendenz enormen Wachsens zeigt und zeigen muß, will sie den Anforderungen der Gesamtwirtschaft gerecht bleiben. Sodann läßt sich diese Tendenz in den einzelnen Organen der Handelsflotten weiterverfolgen. Jede einzelne Einheit derselben weist auf die gleiche Neigung hin, zu wachsen, und durch stete technische Vervollkommnung ihre Leistungsfähigkeit mehr als proportional zu erhöhen. Wenn die Zunahme der Schiffszahl ein arithmetisches Verhältnis bildet, so bedeutet die Steigerung ihrer Größe und ihrer inneren Leistungsfähigkeit ein starkes Fortschreiten nach der geometrischen Reihe hin. Damit allerdings steigt auch ihre Kostbarkeit; absolut betrachtet, geometrisch; wenngleich relativ, im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit, die Kosten keinesweg geometrisch, ja nicht einmal arithmetisch steigen, die Transportkosten

also ständig sinken. Es ist ja eine Tatsache, daß wir mit den modernen Handelsschiffen größere Transportleistungen ungleich billiger als früher ausführen können.

Einige Zahlen sind geeignet, die Entwicklung der Wertsteigerung für die jeweilig üblichen Einheiten des Seetransports zu beleuchten. Bei der Hamburg-Amerika-Linie war im Jahre 1855 der Durchschnittswert einer Schiffsladung im Verkehr von Nordamerika Mk. 240000.–, 1885 Mk. 341000.–, 1904 Mk. 1092000.—, im Verkehr nach Nordamerika betrug der Wert 1855 Mk. 204000.–, 1895 Mk. 407000.–, 1904 Mk. 1013000.–. In zum Teil noch stärkeren Progressionen hat auch der Wert der Schiffe zugenommen. Nicht zu reden von den niedrigen Preisen der einstigen Segelschiffe, die wenige Zehntausend Mark kosteten, stellte sich der Preis des ersten Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie, der „Hammonia" (mit 2026 R.T. brutto) 1855 auf Mk. 1200000.–, sie konnte 520 Passagiere und 1600 Gewichtstonnen Ladung befördern. Anfangs der 1870er Jahre hatte der Dampfer „Thuringia" (3300 R.T. brutto) einen Wert von 1.6 Millionen Mark, bei Raum für 1020 Passagiere und Ladefähigkeit von 2500 Gewichtstonnen. Der schnellste Post- und Passagierdampfer zu Anfang der 90er Jahre, „Fürst Bismarck", mit Platz für über 500 Kajütspassagiere und 500 Zwischendecker, kostete 5,5 Millionen Mark. Dieser Typus erreicht seinen Höhepunkt bei den Schnelldampfern „Deutschland" und „Kaiser Wilhelm II.", die 12½ bis 15 Millionen Mark kosten. Die „Deutschland" kann 825 Kajütspassagiere, 330 Zwischendecker und 300 t Ladung aufnehmen. Ende der 90er Jahre andererseits steigt bei den gemischten Post- und Passagierdampfern der Preis auf über 5½ Millionen Mark, die Zahl der Passagiere auf 3000, und die Ladefähigkeit auf über 10000 t; das würde schon zum Durchschnittswert der Ladung von Mk. 260.— pro Tonne sich mit 2.6 Millionen Mark bewerten, wozu noch Kohlen und Proviant

kommen, so daß Schiff und Ladung außer dem Leben von erheblich mehr als 3000 Menschen sich an 10 Millionen Mark bewerten. Die neuen schnellen Fracht- und Passagierdampfer „Amerika" und „Kaiserin Auguste Viktoria" kosteten, bei einer Größe von nicht weniger als 22300 R.T. brutto, über $12^1/_2$ Millionen Mark und vermögen bei einer Ladefähigkeit von 8000 Gewichtstonnen 3350 Passagiere zu befördern, Gesamtwert also weit über Mk. 15000000.—.

Die Statistik des Werts der Ladungen wegen „Havarie grosse" taxierter Schiffe weist in jüngster Zeit häufig Summen von 1.2, 2.6 und selbst 3 Millionen auf, Summen, die noch Mitte der 90er Jahre bei diesen Versicherungstaxen kaum vorkamen, die Ladungen bewerteten sich damals vielmehr meist unter 1 Million. Heute sind so hohe Ziffern etwas durchaus gewöhnliches. So betrug im Mai 1905 der Wert einer Stückgutladung des Dampfers „Pontos" bei 6000 Gesamtfrachttons, worunter sich noch viel ordinäre Ladung, wie Flaschen und Bojen befand, 1.8—2 Millionen Mark.

Normale Kaffeeladungen von Brasilien auf den Dampfern „Sevilla" und „Granada" repräsentierten bei einer Warenmenge von 130000 bezw. 113000 Sack Werte von 7.5 und 6.5 Millionen Mark.

Der Durchschnittswert aller in den Jahren 1862 und 1902 zwischen Bremen und den transatlantischen Ländern beförderten Ladungen zeigt bei den ankommenden Schiffen eine Steigerung von Mk. 214045.— pro Ladung im Jahre 1862 auf Mk. 964079.— im Jahre 1902 und die entsprechenden Werte für die ausgehenden Schiffe stiegen im gleichen Zeitraum sogar von Mk. 99372.— auf Mk. 550851.—.

Aber noch ein weiteres kommt hinzu. Das ältere Handelsschiff leistete seine Dienste wesentlich als eine in sich abgeschlossene Einheit. Es taten sich eine Anzahl von Parteninhabern für den Bau oder Erwerb eines Schiffes zusammen. Ein einzelner

Reeder ließ auch wohl ein oder gar mehrere Schiffe bauen, oder besaß mehrere Schiffe. Sehr oft ging er aber für jedes seiner Schiffe mit einer andern Gesellschaft von Parten zusammen. Der ältere Reedereibetrieb war etwas individualistisches, mit Ausnahme der großen Kolonialkompanien. Heutigen Tages ist der individuelle Betrieb fast ausgestorben oder im Aussterben begriffen. Rapide begibt sich der Schiffahrtsbetrieb in Bahnen großkapitalistischer Unternehmungsformen hinein, wo in einer einheitlichen, auf große Kapitalien gestützten Organisation viele, ja mehrere Hundert von Fahrzeugen gemeinsam zur Verwendung gebracht und systematisch betrieben werden. Das moderne Reedereiwesen ist wie das moderne Schiff ein Produkt großartiger menschlicher Anordnungskunst, in welcher hervorragendste Spezialisten auf die Ersinnung von Formen denkbar besten Betriebes ständig bedacht sind. Es berührt sich das eng mit den Zwecken, die einst die Befriedigung individueller und lokaler Bedürfnisse verfolgten, heute auf allgemeine und primäre Massenversorgung gerichtet sind. Den heutigen Seeverkehr aufrecht zu erhalten, bedarf es der mannigfachsten Veranstaltungen, wie in den letzten Jahren mehrfach gezeigt ist; einmal geeigneter Schiffbauanstalten, sodann geschulten Personals für den Betrieb der gesamten Unternehmungen, ferner großartiger Einrichtungen für Löschen und Laden, den Umschlag zwischen Land und See, ferner eines wohlorganisierten Handels, der die Waren ständig umsetzt, eines wohlorganisierten Systems ab- und zuführender Landtransportmittel, Landverkehrs- und Speditionsanstalten, und schließlich konsumtions- und produktionskräftiger Abnehmer und Lieferanten. Das Gebiet der Seegewerbe ist in dieser Beziehung untrennbar mit der ganzen Volkswirtschaft verknüpft.

Dabei bedarf es heute in potenziertem Grade auf allen Stufen jenes besonderen Geistes der Begabung und Neigung zum Seegewerbe, der das Charakteristische der auf diesem Gebiet erfolgreichen Völker in alten Zeiten gewesen ist.

VIII.

Die heutige **Kriegsmarine** andererseits unterscheidet sich äußerlich ebenso erheblich wie die Handelsmarine von ihren Vorgängern. Schon zu Beginn der neuen Epoche war der Kern von Schlachtschiffen zwar eine spezialistisch ausgebildete Waffe; immerhin ist das heutige Schlachtschiff ein völlig neuartiges Gebilde. Die Größenunterschiede allerdings waren bisher nicht so bedeutend wie in der Handelsmarine; denn die alten Schlachtschiffe waren den Handelsschiffen an Wasserverdrängung erheblich überlegen, während die modernen Kriegsschiffe längere Zeit eine mittlere Größe bewahrten. In allerletzter Zeit allerdings erscheinen, mit der „Dreadnaught" beginnend, Kriegsschifftypen in einer Größe von gegen 20000 t Wasserverdrängung; Dimensionen, von denen man sich vor wenigen Jahren noch nichts träumen ließ, die man sich bei dem alten Material überhaupt nicht hätte ausdenken können, wenngleich das frühere Schlachtschiff das Handelsschiff um das zehnfache übertraf. — Noch bei der Einführung der Dampfschiffahrt konnte man wieder einmal versuchen, so bei der deutschen Flotte von 1848, Handelsdampfer in Kampfschiffe umzuwandeln. Aber 1860 ließ England sein erstes Panzerschiff, die „Warrior" vom Stapel laufen. Damit war der Kriegsdampfer vom Handelsdampfer für immer geschieden. Die Wasserverdrängung betrug 6100 t, die Kosten 7¾ Millionen Mark ohne Armierung, welch letztere 1.2 Millionen Mark gekostet haben dürfte. Die 1875 gebaute ältere „Dreadnought" kostete bei 10820 t 12.1 Millionen Mark zuzüglich etwa 2 Millionen Mark Armierungskosten. Die „Royal Sovereign", 1891, kostete bei 14150 t 17¼ Millionen Mark, die Kosten der Armierung machten 2¾ Millionen Mark aus. Die neue „Dreadnought" von 1906 aber verdrängt 18000 t und hat 36⅔ Millionen Mark gekostet, wovon 27 Millionen auf das Schlachtschiff und 9⅔ Millionen auf die Armierung entfallen.

Die neuen noch größeren japanischen Schlachtschiffe mit über 20000 t dürften über 40 Millionen Mark kosten.

Vollkommen ist der Unterschied zwischen altem und neuem Kriegsschiff einerseits, dem Kriegs- und Handelsschiff andererseits, erst durch das moderne Material und die Bauweise, die Armierung und die Qualität der Geschütze, das Material der verteidigenden Panzerung usw. geworden. Das moderne erzstarrende Schlachtschiff der stolzen überlebenden Veteranin von Trafalgar, Nelsons „Victory" gegenübergestellt — welch ein Kontrast! Für letztere lieferte das Material die Natur. Möglichst altes, starkes Eichenholz war das erste, und man kann fast sagen einzige Erfordernis für den Bau einer Flotte. Dessen Beschaffung konnte man nicht improvisieren. Sonst waren alle erforderlichen Materialien schnell und mit einiger Leichtigkeit zusammenzubringen, Metallbeschläge für gewisse Holzteile, sonstige Metallteile, Segelleinen und Taue, Geschützmaterial usw. Heute bedarf die Vorbereitung des Materials der intensivsten Vorarbeit in den modernen Riesenwerkstätten der Stahlindustrie, einschließlich der Panzerplattenfabrikation. Und wiederum bedarf es der kompliziertesten Prozesse, die verschiedenen Materialien zusammenzufügen, bis die gewaltige Schlachtmaschine zur einheitlichen Lenkung und Verwendung denkbar vollkommen vorbereitet dasteht. Die Fertigstellung der modernen Riesengeschütze für die Armierung ist eine nicht minder wesentliche, schwierige und mannigfache Vorveranstaltungen erfordernde Aufgabe.

Doch das ist keineswegs allein das entscheidende. Noch wichtiger vielleicht ist es, daß früher die Bauform eines Schlachtschiffes ungefähr feststand, die Neuerungen und Verbesserungen spärlich waren. Heute dagegen besteht überall ein Wetteifer, wenn nicht in jedem Schiffe, so doch in jeder neuen Formation auch neue verbesserte Typen herzustellen, sowohl in jedem Lande selbst, wie zwischen den Ländern. Schon in der Kampfmaschine sucht man diejenige Überlegenheit, die man früher eventuell in

der Armierung, vor allem in der Navigation, Seemannschaft und Taktik erstrebte, zu zeigen.

Die einzelnen Fahrzeuge vereinigt man in Verbänden. Dann kommt zu dem eigentlichen Kern der Flotte, den heute mit gleichem Zweck wie einst Geschwader von Linienschiffen bilden, der gleichfalls für taktische Zwecke bestimmte Kreuzer, und eine große Menge mannigfacher Hilfs- und Begleitschiffe, die teilweise schon damals ihre Parallele hatten. An Stelle der Brander treten die Torpedoboote, ferner Fahrzeuge neuartiger Entwicklung, wie die Minenschiffe und Unterseeboote, dann der Troß an Proviant-, Kohlen-, Magazin-, Hospital- und Truppentransportschiffen. — Alle solche Hilfsfahrzeuge wurden in früherer Zeit zum großen Teil durch entsprechende, momentane Umgestaltung vorhandener Handelsschiffe beschafft, bezw. verwandte man in Friedenszeiten die Kriegsfahrzeuge zu Handelszwecken. Noch während des nordamerikanischen Sezessionskrieges war ein Teil der Kriegsfahrzeuge ursprünglich Handels- und Fischereizwecken gewidmet gewesen. Heute dagegen müssen die allermeisten Schiffe von vornherein spezialistisch für die besonderen Zwecke geschaffen werden, und, da sie sich im Fall eines Krieges nicht improvisieren lassen, zum überwiegenden Teil schon bei seinem Ausbruch vorhanden sein. Mehr als je ist die heutige Kriegsmarine im engeren Sinn ein organisches Gefüge. — Die Differenzierung der Typen aber macht dieses auch in seinen einzelnen Teilen zu einem von der Reedereiflotte in allen Haupterfordernissen außer der Schwimm- und Fahrfähigkeit immer mehr abweichenden Institut.

Es werden allerdings auch heute in Kriegszeiten aus der Handelsflotte gewisse Fahrzeuge für militärische Hilfszwecke herangezogen. So wird eine bestimmte Klasse von besonders schnellen Handelsschiffen für Zwecke des Aufklärungsdienstes verwandt werden, möglicherweise auch für gewisse Fälle eines als Nebenerscheinung des großen Krieges

sich abspielenden Kreuzerkrieges gegen den Handel des Feindeslandes. Ebenso werden andere Handelsfahrzeuge als Transportschiffe für Munition, Proviant und jenes früherer Kriegführung ganz unbekannte Bedürfnis, die Ergänzung der Betriebskraft durch Kohlenübernahme, zur Verwendung gelangen, desgl. als Lazarettschiffe, als Boten- und Depeschenschiffe für den Nachrichtendienst, als Werkstattschiffe u. dergl. Auf diesen Gebieten haben im letzten Jahrzehnt die Handelsschiffe im spanisch-amerikanischen, im englisch-südafrikanischen Kriege, bei der China-Expedition und im russisch-japanischen Kriege eine vielgestaltige Anwendung erhalten*), und es ist nicht zu bezweifeln, daß sie ebenfalls in zukünftigen Kriegen eine mannigfaltige Anwendung erhalten werden. Doch ist die Tendenz stark, auch für die Hilfeleistungen bei der Kriegführung besondere Spezialschiffe zu schaffen. Früher verwandelte man irgendwelche Fahrzeuge in Brander, heute baut man besondere Torpedoboote und Minenschiffe. Das Problem, besondere Kreuzer zweckmäßig auszugestalten, ist gerade in der Gegenwart ein brennendes. England und Amerika besitzen bereits zahlreiche staatliche Truppentransportschiffe, und neuerdings hat in Deutschland die Privatindustrie die ersten Fahrzeuge in Dienst gestellt, die von vornherein eine eventuelle Verwendung für die Zwecke der Überseetransportierung von Mannschaften und Pferden vorsehen. Überhaupt ist es üblich geworden, bei mancherlei Handelsschiffen, die im Kriegsfall voraussichtlich militärische Verwendung finden werden, von vornherein entsprechende Einrichtungen vorzusehen, und den organisatorischen Erfordernissen wird durch Verträge und gesetzliche Bestimmungen über Verwendung nationaler Fahrzeuge in Kriegen Rechnung getragen.

Um aus der Handelsflotte geeignete Hilfsfahrzeuge heranziehen zu können, haben die meisten seefahrenden Staaten

*) Vergl. den Aufsatz „Überseeische Expeditionen“ in Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1901. S. 71 ff.

mit den großen Reedern Verträge geschlossen, auf Grund deren diese sich bereit erklären, für den Kriegsfall gewisse Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich namentlich dabei um die großen Schnelldampfer, die als Hilfskreuzer, Aufklärungsschiffe, Träger des Handelskrieges in Aussicht genommen sind. Die britische Regierung gewährt bestimmte Subventionen aus den Naval Rerserve Appropriations unter der Bedingung, daß schon bei dem Bau der Schiffe auf ihre eventuelle Ausrüstung als Kreuzer z. B. durch Versteifung gewisser Teile Rücksicht genommen wird, die gegebenen Falles für die Montierung der Geschütze dienen sollen, und daß die Schiffe ihr im Krieg sofort zur Verfügung stehen. Als der amerikanische Schiffahrtstrust zahlreiche englische Schnelldampfer aufkaufte, wurde vereinbart, daß im Kriegsfall die Schiffe der englischen und nicht einer auswärtigen Marine zu Diensten stehen. Auch in den Subventionsgesetzen anderer Länder befinden sich Vorbehalte bezüglich der Verwendung im Kriegsfall. Speziell die japanische Regierung hat bei ihrer umfangreichen neueren Subventionspolitik hierauf weitgehend Rücksicht genommen, und in Rußland hatte man in der sogenannten Freiwilligen Hilfsflotte ein in Bau, Einrichtung und Bemannung der Fahrzeuge für eventuelle Kriegsdienste eingerichtetes, staatlich weitgehend unterstütztes Unternehmen ins Leben gerufen. Bei den deutschen Postdampfersubventionen sind zwar auch Bestimmungen über die Zur-Verfügung-Stellung im Kriegsfall eingefügt, dagegen hat man für die vor allem in Frage kommenden Schnelldampfer besondere Subventionen und gesetzliche Bestimmungen nicht notwendig befunden. Der Gesamtetat Großbritanniens für Vorkaufsrechte, Subventionen und Bauunterstützungen an Handelsdampfer zum Zweck des Erwerbs- und Verfügungsrechts im Kriegsfalle beträgt jährlich mehre Millionen. Schiffe, die eine Anzahl von Jahren solche Zuschüsse genossen haben, bleiben dauernd zur Verfügung. Bei der Ge-

währung der ganz außerordentlichen Subventionen, die die Cunardlinie zum Bau zweier größter und schnellster Dampfer seit dem Jahre 1904 erhält, hatte die Regierung neben dem Interesse, daß die englischen Dampfer wieder die Führung auf dem Weltmeer erhalten sollten, natürlich überwiegend ein militärisches im Auge.

Zur weiteren Klärung der auf Truppentransporte und sonstige einschlägige Gebiete bezüglichen Probleme sind vielfach in den letzten Jahren große militärische Übungen gemacht; so seitens Österreichs, das Verträge mit dem österreichischen Lloyd hat, und seitens Englands, welches in seinen letzten Manövern Schiffe der Handelsflotte zielbewußt zur Aufklärung wichtiger Fragen der Aufrechterhaltung der Versorgung und des Handelsverkehrs der britischen Inseln im Kriegsfall herangezogen hat. Die hier vorliegenden Fragen werden im Ernstfall von außerordentlich weittragender Bedeutung sein.

IX.

Auch in den Besatzungsfragen sind die Berührungspunkte zwischen Handels- und Kriegsmarine zahlreich; es existieren umfangreiche Bestimmungen über die Bemannungsfrage der Kriegs- und Handelsmarine.

Die Einstellung eines Drake als Geschwaderchef oder auch nur als Schlachtschiff- oder Kreuzerführer in moderne Geschwaderverbände oder in deren Hilfsdienst wäre ohne spezielle und langjährige militärische Übung undenkbar. Der Seemannsberuf auf den heutigen großen Kriegsfahrzeugen hat zwar noch mancherlei Gemeinsames mit demjenigen auf Handelsfahrzeugen, aber die Differenzen sind viel größer geworden und sie müssen von Grund auf erfaßt sein. Der Beruf des höheren Seeoffiziers lernt sich überhaupt nicht in kurzer Zeit, sondern ist eine Lebensaufgabe. War es schon in den napoleonischen Zeiten ein irreparables Unglück, daß die Revolution die Seeleute demoralisiert hatte, daß die Tradition, die Schulung, die

Übung und die Kunst des Manövrierens verloren gegangen war, so spricht dies in der Gegenwart noch viel entscheidender mit; wie das ohne weiteres erkennt, wer einmal ein modernes Schlachtschiff gesehen und sich klar gemacht hat, welche Summe von Kenntnissen und Routine dazu gehört, einen solchen Mechanismus zu lenken. Ein höherer Seeoffizier muß nicht nur ein Kenner der Schiffahrt und Navigation sein, er muß auch die Fragen des technischen Schiffsbetriebs, der Artilleristik, und sodann die ganze Summe von militärischen Fragen beherrschen lernen, die sich auf die Kommandierung der Mannschaft des einzelnen Schiffs und dessen Stellung im Verbande des Geschwaders und der Flotte beziehen.

Die Heranziehung eines an Zahl und Qualität genügenden Personals für die Kriegsmarine schafft ein schwieriges Problem. Besondere Vorschriften und Gesetze über die Ergänzung der Offiziere und Mannschaften sind erlassen. Vielfach wird dabei eine regelmäßige oder eventuelle Ergänzung aus dem Personal der Handelsmarine mit ins Auge gefaßt. In England ist für die „Naval Reserve" der Offiziere, Seeleute usw., die auf Handels- und Fischereifahrzeugen dienen, im Etat von 1905/06 eine Summe von sechs Millionen ausgeworfen, wobei u. a. auch Schulschiffe für die Handelsmarine eine Unterstützung erhalten. In den französischen Gesetzen über die Inscriptions maritimes, den amerikanischen Subventionsgesetzen und -gesetzentwürfen usw. sind spezielle Begünstigungen mit Hinblick darauf geschaffen, daß gegebenen Falles die Handelsmarine als Reservoir für den Bedarf der Kriegsmarine dienen soll. In Deutschland und anderen Ländern haben die Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, die Reserveoffiziere der Kaiserlichen Marine sind, das Recht, das in der Beflaggung ihrer Schiffe zum Ausdruck zu bringen. — Für Deutschlands Mannschaften gilt die Bestimmung, daß die Angehörigen gewisser Berufe in der Küstenbevölkerung, die mit dem Seewesen zusammenhängen, ihrer Dienstpflicht in der Marine zu genügen haben usw.

Umgekehrt sind in der Handelsmarine die Reserveoffiziere und Mannschaften sehr willkommen, welche den guten militärischen Drill der Kriegsmarine erhalten haben, und der Dienst in der Flotte macht auch die Fischereibevölkerung zu einer besser geschulten und regsameren.

Doch hat die Nützlichkeit auch ihre Begrenzung. Generell sind die Mannschaften von Handels- und Kriegsmarine aus demselben Stoff gemacht, und manche Lebens- und Betätigungsgebiete des Matrosen der Kriegsmarine finden eher ihre Parallele im Leben und in der Vorbildung der Handelsmarine, als etwa, wie man im Binnenlande vielleicht anzunehmen geneigt sein wird, im Vorbild des Rekruten in der Armee. Doch stellt der Kriegsdienst auch zahlreiche abweichende Anforderungen, und die Heranziehung des Ersatzes darf sich keinesfalls allzu weitgehend auf die eventuelle Bereitschaft von Mannschaften der Handelsmarine verlassen. Können doch beim Ausbruch des Krieges zahlreiche Fahrzeuge von der Heimat gerade abwesend, die Leute nicht verfügbar sein.

Immerhin wird die Vorbildung in der Handelsschiffahrt allgemein als so wertvoll angesehen, daß die Regierungen der verschiedenen Länder unter anderm auch mit der Begründung, daß man den zukünftigen Ersatz der Kriegsmarine dadurch besonders gut vorbereitet, Unterstützungen für jene in den verschiedenen Ländern ins Leben gerufene Einrichtung von Schulschiffen für die Handelsmarine beigesteuert haben. In Amerika wird die Ausbildung von Schiffsjungen auf den Schulschiffen von Seeoffizieren beaufsichtigt.

Sahen wir, welche besonderen Erfordernisse die Ausbildung zum Seeoffizier voraussetzt, wodurch sich die Möglichkeit des Rückgreifens auf das Offizierspersonal der Handelsmarine als eng begrenzt ergibt, so ist umgekehrt die Frage, ob ein tüchtiger aktiver Seeoffizier einen guten Kapitän in der Handelsmarine abgeben würde, bei dem starken Bedarf an Seeoffizieren auf lange Zeit in keinem Lande eine Frage von praktischem Interesse.

Alles in allem müssen wir als generell feststehend ansehen, daß ohne eine starke seefahrende Bevölkerung in der Handelsmarine und in der Fischereibevölkerung der Mannschaftsersatz in der Kriegsmarine ein mangelhafter bleiben würde.

X.

Wie verhält es sich nun mit dem modernen technischen Hilfsapparat des Schiffsverkehrs für beide Zweige der Schiffahrt? — In der älteren Zeit war die örtliche Basis, die Hafenanlagen, für die Kriegsflotte und Handelsflotte an einem Punkt meist vereinigt. In Karthago lag die Handelsflotte im äußeren, die Kriegsflotte im inneren Hafen. Ebenso waren sie in den mittelalterlichen Städten und auch noch in der neueren Geschichte nahe benachbart. Mit der fortschreitenden Differenzierung der Fahrzeuge hat man erkannt, daß heutigen Tages Merkur und Mars, wie zu Lande, so auch zu Wasser, in unmittelbarer Gemengelage nicht allzu gut miteinander auskommen; und um weder Seehandel noch Seekriegswesen einander allzusehr im Wege sein zu lassen, hat man die Haupthäfen voneinander getrennt. Nicht Bremen und Hamburg, sondern Wilhelmshaven und Kiel sind Kriegshäfen. Southampton und Portsmouth sind im Südosten, Plymouth und Devonport im Südwesten von England mit voller Absicht voneinander geschieden. Wo die Häfen, wie z. B. in Danzig oder Cherbourg vereint liegen, ergeben sich oft Klagen über die notwendige Einschränkung der Bewegungen durch die gegenseitigen Bedürfnisse. In der älteren Zeit mußte man ja allerdings auch darum beides so eng vereinen, weil der notwendige Schutz vielfach an Ort und Stelle zu leisten war. Heute dagegen würde durch die Flotte nicht in erster Linie ein einzelner Hafenplatz geschützt werden, sondern, wie zu zeigen, der Schutz in anderer Weise vor sich gehen.

Immerhin ergeben auch manche Vorkehrungen für den einen Zweig eine erhebliche Einwirkung auf den andern. Denken

wir nur an den Bau der großen Seekanäle. Der Suezkanal wurde ausschließlich für den Handel gebaut. Dies wurde jedoch der führenden Seemacht, die auch ihre kriegsmaritimen und kolonialen Interessen dadurch bedroht sah, bedenklich, und nötigte sie alsbald zu einer wesentlichen Umgestaltung ihrer maritimen Rüstungen. Die Schaffung von Malta, Cypern und Aden zu großen Stützpunkten, die Okkupation Egyptens, Sokotras usw. zeigen, welch große maritime Wirkung der für den Handel gebaute Kanal hatte. — Umgekehrt wurde der Nord-Ostsee-Kanal für kriegsmaritime Zwecke gebaut, aber wir sehen, wie in steigendem Umfange die Handelsflotte Vorteil daraus zieht, wie ein ganz neuer Betriebszweig, die Seeschleppschiffahrt zwischen den Ostsee- und den Nordseehäfen, sowie dem Rhein ins Leben gerufen wurde. — Der Panamakanal endlich, nur für Handelszwecke von den Franzosen begonnen, gilt seinen Vollendern, den Nordamerikanern, wesentlich auch als Mittel der Entfaltung machtpolitischer Bestrebungen. Wird er ihnen kommerziell im Verkehr zwischen Osten, Süden und Westküste des eigenen Landes und für die Verbindung mit der übrigen mittel- und südamerikanischen Westküste zu nennenswertem Nutzen gereichen, so wird er vor allem die Möglichkeit einer gewaltigen kriegsmaritimen Entfaltung bieten, auf welche sie sich durch die Okkupation des angrenzenden Landstrichs am Isthmus bereits vorbereitet haben.

In gleicher Weise haben die Kohlenstationen in der Welt für beide Teile ihren Nutzen erwiesen. Von den verschiedenen Nationen haben vor allem die Engländer durch ihr ganzes Kolonialreich planmäßig solche angelegt, wodurch ebenso ihrer Handelsschiffahrt wichtige Versorgungsquellen, wie ihrer Kriegsschiffahrt für den normalen Kreuzerverkehr und für den Ernstfall die notwendigen Stützpunkte gesichert sind *). Die Mächte, die sich von der englischen

*) Vergl. „Die Abhängigkeit der modernen Kriegsschiffe von Ausrüstungsplätzen, insbesondere die Belohlungsfrage“ in: Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1902, S. 96 ff.

kommerziellen Vormacht in Westindien, im südlichen Atlantik, dem indischen und pazifischen Ozean freimachen wollten, mußten vor allem auch trachten, in ihren und anderen Kolonien, sowie in den unabhängigen Staaten Zutritt zu Kohlenlägern zu erhalten, oder sich selbst solche anzulegen, weil sonst im Fall eines jeden Konflikts der Fortbestand ihrer Handelsschiffahrt davon abhängig wird, ob England nicht im Interesse seines eventuellen Marinebedarfs und zugleich, um damit seiner eigenen Handelsflotte einen Dienst zu tun, die Kohlenvorräte sperrt. Gleich den Handelsschiffen könnten sonst leicht auch in allen Fällen die Kriegsschiffe aller Neutralen in eine mißliche Lage geraten. Übrigens sind gewisse Vorräte von vornherein nicht für den beiderseitigen Bedarf bestimmt, sondern für die Kriegsmarine reserviert, so diejenigen des englischen Kriegshafens in Westindien auf St. Lucia, während der Haupthandelshafen auf Barbadoes liegt.

Von besonderer Bedeutung für Kriegs- und Handelsschiffe schließlich ist das maritime Telegraphenwesen, sowohl im unterseeischen Kabeldienst, wie neuerdings in der Funkentelegraphie geworden. Der Zusammenhang mit dem Schiffahrtsverkehr ist insofern verschieden, als das Kabelwesen sich entfaltete, um den Verkehr von Land zu Land, von Kontinent zu Kontinent zu vermitteln, während der Funkspruch vor allem dem Schiffahrtsverkehr zu dienen bestimmt ist. Aber auch der Kabeldienst hat für Friedens- und Kriegszeiten eine außerordentliche Bedeutung für die Schiffahrt erlangt. Ermöglicht er den Marinezentralstellen und den Reedern in jedem Augenblick die Verbindung mit allen ihren Schiffen in allen Häfen, so hat er auch in den Beziehungen der Handelsschiffahrt zur Marine große Bedeutung gewonnen. Man braucht im allgemeinen den Ozean nicht mehr mit Kreuzern abzupatrouillieren, sondern Kabelnachrichten genügen, um gegebenenfalls zur Wahrnehmung irgendwelcher Interessen in kürzester Frist von den Stationen

Schiffe an andere Plätze zu beordern. Im Kriegsfall wird es auch nicht mehr möglich sein, daß, wie früher, noch Wochen, ja Monate nach dem Friedensschluß Seeschlachten stattfinden, „gegnerische“ Handelsschiffe in den fernen Meeren aufgebracht oder zerstört werden, sondern die Wiederaufnahme friedlicher und gesicherter Tätigkeit um die ganze Erde herum wird in kürzester Frist ermöglicht werden. — Die Funkentelegraphie aber wird auch den auf hoher See schwimmenden Fahrzeugen im Frieden und Krieg jederzeit die Nachrichten von der Küste zuführen, sowie sie in gegenseitige Verbindung setzen, und damit in Friedenszeiten die Möglichkeit der Hilfeleistung, in Kriegszeiten die Möglichkeit wirksamen Nachrichtendienstes für Angriffe und Verteidigung wesentlich erhöhen. Je nach der Geschicklichkeit der kriegführenden Parteien im Handelskrieg wird den Handelsschiffe verfolgenden Kreuzern deren Auffindung erleichtert, oder den Handelsschiffen die Flucht und der Blockadebruch begünstigt werden.

Berührungen verschiedenster Art sehen wir also überall zwischen technisch-wirtschaftlichen und kriegsmaritimen Problemen fortbestehen.

XI.

Wir hatten in früheren Zeiten zwischen Handelsmarine und Kriegsflotte mannigfache Wechselbeziehungen gefunden, so daß jeder von beiden Teilen, während er normaler Weise seine Spezialaufgaben erfüllte, in häufigen Fällen die Leistungen des andern mit übernahm. Das ist heute bei der Differenzierung der Typen ausgeschlossen. Daß Kriegsschiffe Handel treiben, Fracht fahren und dergl., ist ihrer Bauart nach undenkbar; höchstens für wissenschaftliche Zwecke können sie gelegentlich verwendet werden. Daß Handelsschiffe im Seekrieg als Kämpfer eine Rolle spielen, ist ebenfalls ausgeschlossen, nur als Hilfsfahrzeuge können sie verwendet werden. So haben wir eine zunehmend scharfe Scheidung in den Mitteln zur Verfolgung scharf getrennter Zwecke. Das Bindeglied in

Friedenszeiten, der Seeräuber, ist verschwunden, und das Bindeglied in Kriegszeiten, der als Privatunternehmer auftretende, mit dem Kaperbrief ausgestattete Kaperführer, von den meisten Seemächten ausgeschlossen.

Damit ist aber keineswegs gesagt, daß nunmehr zwischen der Kriegsflotte und der Handelsflotte nicht noch Verbindungen engster und bedeutsamster Art bestehen; sowohl beim Schiff, wie bei seiner Bemannung. Wesensungleich, wie Kriegsschiffe und Handelsschiffe sind, haben sie doch gemeinsame Grundlagen. Kein Land kann sich nach einer von beiden Richtungen betätigen wollen, das nicht über eine leistungsfähige Schiffbauindustrie verfügt, und wiederum für letztere die notwendigen, Material liefernden Industrien großzieht. Keine Schiffbauindustrie kann bestehen, welche sich nicht mit den entsprechenden wissenschaftlichen Grundlagen und praktischen Vorkehrungen für den Bau sowohl von Kriegs-, wie von Handelsschiffen ausrüstet. Das gilt allerdings nicht von allen Zweigen gemeinsam, vielmehr gibt es gewisse Gebiete des Schiffbaus, die einander wegen ihrer qualitativen Eigenart ausschließen. Eine Werft, die im wesentlichen die billigen Frachtdampfer, die sogenannten Tramp-Dampfer, baut, ist nicht imstande, das Qualitätsprodukt „Kriegsschiff" zu liefern, aber auch schon nicht das Qualitätsprodukt „Schnelldampfer", während umgekehrt der Betrieb einer Kriegsschiffwerft viel zu teuer ist, um auf ihr Dampfer für die wilde Fahrt zu erzeugen. Ja auch das Arbeitermaterial ist verschieden für die verschiedenen Zweige. Dagegen berührt sich die Qualitätsproduktion von Kriegsschiffen und von Handelsschiffen des Typs Schnelldampfer, und wird nicht nur zweckmäßig auf derselben Werft gebaut, sondern eine Werft, die auf dem einen Gebiet die höchste Höhe zu erreichen wünscht, wird in der Regel auch versuchen, auf dem andern etwas zu leisten. Die ganze Industrie bedarf zu ihrer vollkommenen Ausbildung also des Betriebes beider Zweige

und der einheitlichen wissenschaftlichen Vorbereitung auf sie. Ebenso erkannten wir den Wechsel zwischen den Mannschaften beider Arten als dauernd nützlich; und wo die Reedereiflotte fehlt, die ein gut Teil des Ersatzes liefert, einen Teil der ausgedienten Mannschaft aufnimmt, wird dadurch die Kriegsmarine leiden, wie sich das namentlich in Amerika mit seinen immer größeren Schwierigkeiten des Mannschaftsersatzes zeigt. Was aber die Basis für beide anbetrifft, so ist nicht wohl abzusehen, weswegen ein Land einer Marine bedürfe, das nicht eine blühende Schiffahrt und reiche Handelshäfen zu verteidigen hat; ebensowenig aber ist, wenn solche vorhanden sind, der Schutz der letzteren durch eine starke Flotte mit entsprechenden Operationsbasen entbehrlich.

Kriegsmarine und Handelsmarine zusammen sind nach wie vor die zwei Lungenflügel, durch welche hindurch die stärkende Seeluft dem nationalen Wirtschaftsorganismus zugute kommt.

XII.

Wie wird sich nun in Zukunft das reale und das rechtliche Verhältnis gestalten? —

Für die Friedenszeiten ist die Rolle der Kriegsmarine nicht nur im Denken, sondern auch in der Praxis zurückgetreten. Nachdem die Engländer seit den vierziger Jahren China in erweitertem Umfange erschlossen, und die Amerikaner gegen 1860 als Vorläufer der Erschließung Japans aufgetreten waren, hat sich der wirtschaftliche Verkehr frei an allen Küsten ausbreiten können. Die einzelnen Mächte haben zwar in der ganzen Welt Kreuzerstationen errichtet, vor allen Dingen die Engländer und Franzosen; doch von diesen aus wird lediglich eine Art von Polizeidienst besorgt, eine „Aufsicht völkerrechtlichen Verwaltungsdienstes“, wie Stoerck es nennt. Die Tatsache ihres Vorhandenseins genügt im wesentlichen, um Ruhe auch bei den exotischen Völkern zu schaffen. Wenn irgendwo gelegent-

lich Mißhelligkeiten entstehen, die wirtschaftlich von Bedeutung werden könnten, so werden allerdings wohl größere Demonstrationen gemacht. Nachdem die Kriegsflaggen in der Welt ihre Aufgabe, den Handelsflaggen voranzugehen, allgemein erfüllt haben, ist der gute alte Grundsatz von allen Mächten neuerdings akzeptiert, die Flagge dem Handel wirksam folgen zu lassen. Demonstrationen zum Schutze der wirtschaftlichen Interessen haben wir am Balkan, in Ostasien, in Mittel- und Südamerika mehrfach gesehen; und die Mächte schützen nicht nur ihre eigenen Interessen etwa gegenüber den wilden Einwohnern ihrer Kolonien durch Kriegsfahrzeuge, sondern zum Eintreiben bedrohter Forderungen haben sie als Exekutivorgane internationalen Rechtsschutzes ihren Kaufleuten, Reedern und Kapitalisten gelegentlich ihre Unterstützung nicht entziehen dürfen, wenn diese in fremden Ländern vor den nationalen Gerichten in der Verfolgung ihres Wohlerworbenen gegen Recht und Billigkeit im Stich gelassen wurden. Ja sogar die schwimmenden Gymnasien, die Schulschiffe, haben dabei in einem bekannten Fall mitgewirkt.

Neben seiner Rolle als Organ des internationalen Polizeidienstes wird dem Erscheinen des heimischen Kreuzers in fremden Gewässern seitens der im Ausland befindlichen Landeskinder auch deshalb hoher Wert beigemessen, weil dadurch die Einwohner die Leistungsfähigkeit der Industrie ihres Mutterlandes an diesem höchst qualifizierten Erzeugnis ad oculos demonstriert erhalten, und schließlich, weil darin die Möglichkeit nationalen repräsentativen Auftretens liegt, welches Handel und Wandel zugute kommt.

Damit aber erschöpft sich der Hauptsache nach in Friedenszeiten die Tätigkeit der Kriegsflotte für den Handel, der durch das Kabelnetz jederzeit mit dem Mutterlande oder allen einzelnen Stützpunkten in Verbindung treten kann. Außerdem kommt etwa die Lösung für die Handelsschiffahrt bedeut-

samer wissenschaftlicher Aufgaben durch die Kriegsmarine in Betracht, als da sind: die Tätigkeit als Vermessungsschiffe an heimischen und überseeischen Küsten, Anstellung von meteorologischen Beobachtungen, die durch dic Seewarten für allgemeine Schiffahrtszwecke verwertet werden, und die Teilnahme an sonstigen meereskundlichen Untersuchungen, welche für die Schiffahrtspraxis von Bedeutung werden können. In Deutschland hat man der Marine die Aufsicht über die wissenschaftliche Tätigkeit der Herstellung von Seekarten, Segelhandbüchern und dergl. überwiesen. Schließlich haben die verschiedenen Marinen bei Hilfeleistungen auf See, Rettungs- und Bergungsversuchen aufgelaufener oder sonst havarierter Schiffe erhebliches geleistet. — Im übrigen fungiert die Kriegsmarine nur als eine Versicherungsanstalt. Der von ihr, und zwar durch ihren heimischen Kern, die Schlachtflotte, in Aussicht gestellte Schutz in Fällen der Gefahr soll den übrigen Seegewerben eine Gewähr gegen feindliche Übergriffe bieten. Wie wichtig eine solche Sicherheit allerdings ist, zeigte in der neueren Zeit die amerikanische Handelsmarine, die sich während des Sezessionskrieges, da die Union nicht rechtzeitig eine genügend starke Seemacht zu ihrem Schutz gegenüber den südstaatlichen Kreuzern zur Verfügung stellen konnte, ganz außerordentlich schwer geschädigt sah und Schläge empfing, von denen sie sich, da sie in einem auch aus anderen Gründen kritischen Moment einsetzten, jahrzehntelang nicht wieder hat erholen können. —

Wie sich in Kriegszeiten die Lage gestalten wird, davon bieten uns die Seekämpfe der jüngsten Vergangenheit erst einen relativ unvollkommenen Begriff.

Die Spanier und Russen waren zur Zeit so stark unterlegen, empfingen schnell solche entscheidende Schläge, daß sich das Bild nur teilweise entwickeln konnte. Was man aber sah, das läßt allerdings darauf schließen, daß die Lage für die Handelsschiffahrt, sowohl der kriegführenden, wie auch der

neutralen Mächte, die sich nicht genügend gegen Übergriffe verteidigen können, stark gefährdet sein wird. Zwar sind durch das moderne Völkerrecht, speziell die gedachten Pariser Deklarationen, eine Reihe von Grundsätzen festgelegt, die für die Regelung der Seeverkehrsfragen in Kriegszeiten, speziell den Schutz der neutralen Interessen, einen Fortschritt zu größerer Liberalität bedeuten sollen. Es gilt aber nach wie vor das Blockaderecht einer feindlichen Küste, welches, sofern die Blockade effektiv ist, allen Verkehr mit dem blockierten Land rechtlich ausschließt, den Blockierenden die Befugnis gibt, jedwedes von außen oder von innen die Blockade brechendes Schiff und seine Ladung wegzunehmen. Ferner gilt das Recht, jedes feindliche Schiff, welches außerhalb der Hoheitszone neutraler Mächte betroffen wird, mit seiner Ladung zu nehmen, gleichgültig, wem letztere gehört, „Unfrei Schiff, unfrei Gut!" Diese Aufbringung muß erfolgen durch regulär eingestellte Kriegsschiffe, doch haben einige Länder selbst das Recht der Erteilung von Kaperbriefen noch nicht aufgegeben. Für die Schiffe der russischen „freiwilligen Flotte" ergaben sich Schwierigkeiten nur dadurch, daß sie den gesperrten Bosporus als Handelsschiffe verlassen hatten, draußen aber, ehe sie wieder einen russischen Hafen berührt hatten, in kriegsmaritime Kreuzer umgewandelt wurden. —

Andererseits ist zwar, abgesehen von Blockadezuständen, der Grundsatz, daß die neutrale Flagge die Ladung, die nicht in Kontrebande besteht, deckt, geschaffen, „frei Schiff, frei Gut!", und damit herrscht für die Neutralen anscheinend die Sicherheit, mit neutralen Plätzen unbedingt, mit nicht blockierten der Kriegführenden unter einiger Einschränkung Handel treiben zu dürfen. Die Frage der Kontrebande ist aber nach wie vor allseitig eine heikle, denn der Grundsatz des Verbots des Verkehrs mit Kontrebande besteht bisher als dritte große Einschränkung des Seehandels in Kriegszeiten weiter. Und was als Kontre-

bande zu rechnen ist, darüber besteht eine nichts weniger als einheitliche Auffassung. Es handelt sich hier um zwei Fragen, erstens was Kontrebande ist, und zweitens um den Bestimmungsort. In ersterer Hinsicht sind zu unterscheiden einmal zweifelloses Kriegsmaterial, sodann die Rohstoffe und Halbfabrikate, die für die Herstellung von Kriegsmaterial dienen, und schließlich sonstige, der feindlichen Kriegführung eventuell nützliche Güter, vor allen Dingen Lebensmittel. — Es gibt nun unter den Völkerrechtslehrern und Politikern eine strikte Auffassung, die nur solche Gegenstände, die offenkundig Kriegsmaterial sind, oder ganz überwiegend zur Herstellung von solchem verwandt werden, als Kontrebande erklären will. Demgegenüber stehen diejenigen, welche auch indirekt oder eventuell der Kriegführung nützliche Materialien, wie Pferde und Maultiere, Leder und für Uniformen und Zelte geeignete Textilstoffe und dergl., und schließlich alle Nahrungsmittel für Kontrebande erklären wollen, wenn es sich um Länder handelt, die einen Krieg ohne regelmäßige Zufuhren an solchen Materialien nicht aufrecht erhalten können. Die zweite Frage, welche den Bestimmungsort einer Ladung oder einer Sendung mit als Kriterium für Kontrebande prüft, hat heute im Zeitalter des Eisenbahnverkehrs eine ganz andere Bedeutung als früher, wo eine an eine Küste herangeführte Ladung nur einen beschränkten Versendungsbereich hatte, während es heute oft mit Leichtigkeit möglich ist, durch die Dirigierung in einen neutralen Nachbarhafen die Blockade- oder Kontrebandebestimmungen zu umgehen, worüber sich im Verlauf des südafrikanischen Krieges bedeutsame diplomatische Erörterungen entspannen.

Um in all diesen Fragen den sogenannten „liberalen Anschauungen" über einen gesteigerten Schutz des Privateigentums Rechnung zu tragen, ohne sich der Möglichkeit zu begeben, alles dem Feinde vorzuenthalten, was sie für wünschenswert erachten, haben die maßgebenden Stellen einiger Seestaaten

die völkerrechtliche Auffassung akzeptiert, die neben den Begriff der unbedingten Kontrebande denjenigen der bedingten setzen will. Unter letzterer Kategorie werden ungefähr alle Materialien zusammengefaßt, die dem kriegführenden Feinde direkt oder indirekt zugeführt, ihm für seine Operationen von Vorteil sein können. Der Grundsatz ist ausgesprochen, während nach Art und Bestimmungsort unzweifelhafte Kontrebande ohne weiteres zur Fortnahme berechtige, könne indirekte Kontrebande zwar auch fortgenommen werden, doch sei dann dem Absender bezw. Besitzer voller und weitgehender Ersatz dafür zu leisten. Auf diese Weise kann eine starke Seemacht, wenn auch unter gewissen Geldopfern, den Zweck der Verhinderung fast jeder Art unerwünschter Zufuhren an den Feind wirksam erreichen, wozu noch eine entsprechende Erweiterung des Begriffs der Angarien, das ist des Rechts eines Kriegführenden, neutrale Schiffe gegen vollste Entschädigung für seine Zwecke in Benutzung zu nehmen, hinzukommt.

Es ist unmöglich, vorauszusagen, wie die hauptsächlichen und die sonstigen in Frage kommenden Sätze des internationalen Seevölkerrechts im Ernstfall zur Anwendung kommen würden. Das aber ist sicher: wenn auch die neutralen Rechte heute weitgehender anerkannt und das Privateigentum der Untertanen der kriegführenden Mächte besser geschützt sein werden, die großen Seemächte werden das Völkerrecht stets so auslegen, daß es ihrer Kriegführung nicht verhängnisvolle Schranken auferlegt. Nur wird an die Stelle früherer Gewalt und Willkür ein System der Würdigung erworbener Rechte und weitgehende Schadenersatzleistung gestellt werden. Vor allem wird das den Untertanen starker Nationen zugute kommen, deren Feindseligkeit selbst den Kriegführenden bedenklich werden könnte.

Die Starken werden also durch die Ausbildung des internationalen Seekriegsrechts gestärkt. Ob auch die Schwachen? Das muß bei ruhiger Würdigung der Rechtsfälle aus früheren Zeiten, die als

Präzedenzen dienen würden, dahingestellt bleiben. Sie können jedenfalls durch eine Einschränkung der als völkerrechtlich zulässig erklärten Kriegsmaßnahmen auch unter Umständen wesentlich geschwächt werden; und bei schwachen Neutralen wird es sich fragen, wie sie eventuell ihre Ansprüche auf Schadenersatz durchsetzen wollen.

Die Probleme, welche hier in Frage kommen, berühren zum Teil eng die Grundlagen unserer modernen Volkswirtschaft, indem der Seeverkehr eine Fundamentaltatsache des heutigen Wirtschaftslebens ist, und seine Erschütterung an den Grundfesten des Daseins zahlreicher Volkswirtschaften rütteln würde*).

Die Richtung der Interessen in den verschiedenen Ländern ist demgegenüber naturgemäß eine verschiedene. Der größte Welthandelsstaat unserer Zeit, England, ist absolut auf eine ununterbrochene und ungestörte Fortdauer seines Seeverkehrs angewiesen. Würde ihm dieser wirksam abgeschnitten, so wäre es gezwungen, um jeden Preis Frieden zu schließen. Auch das östliche Inselreich, Japan, käme durch eine Unterbrechung des Seeverkehrs zwar nicht in eine gleich gefährdete, aber auch in eine äußerst mißliche Lage. — Bei den kontinentalen Staaten liegt die Sache insofern anders, als sie neben den Seeverbindungen auch Landverbindungen besitzen, über die ein Teil ihres Verkehrs heute schon geht, größere Teile im Kriegsfall bewerkstelligt werden könnten. Aber für Deutschland und seine Vorländer, Belgien und Holland, für die skandinavischen und bis zu einem gewissen Grade die südwesteuropäischen Staaten, sowie einzelne überseeische Länder, würde eine Unter-

*) Vergl. hierzu neben Perels, Internationales Seerecht, 2. Auflage, 1903, vor allem auch meine Ausführungen über die „Versorgung Großbritanniens in Kriegszeiten", Marine-Rundschau 1906, auch sonst die Marine-Rundschau 1906 und 1907, passim; Report of the Royal Commission on Supply of Food in Time of War ferner die Verhandlungen der International Law Association zu Berlin, Oktober 1906; (Lord Chancellor) R. T. Reid, Capture of Private Property at Sea, in: F. W. Hirst, Commerce and Property in Naval Warfare, London 1906; L. A. Atherley, Commerce in War, London 1906.

brechung des Seeverkehrs doch mehr oder weniger nennenswerte Unbequemlichkeiten bringen. Die Volkswirtschaften der ganzen nordwesteuropäischen Gebiete sind erheblich auf seinen normalen Fortgang zugeschnitten. — Wie sich daraus die jeweilige Intensität des Interesses der einzelnen Staaten an der Aufrechterhaltung ungestörten Verkehrs ergibt, so erhöht sich andererseits entsprechend das Interesse etwaiger Angreifer an einer Unterbindung. Rein militärisch fragt es sich für sie, wie sie durch die Sperrung des gegnerischen Verkehrs eine besonders wirksame Unterstützung der Kriegführung herbeiführen, bezw. inwieweit sie ihren eigenen Verkehr gegen Angriffe schützen können.

Hierbei haben die Inselreiche mit ihren großen Küstenstrecken an sich schon einen Vorteil, den England durch die Ausbildung der stärksten aller Marinen möglichst vollkommen sicher zu stellen stets bestrebt gewesen ist. Bei dem heutigen Stande der Machtverteilung würde eine vollkommene Blockierung der kontinentalen Seeküsten für eine oder mehrere starke Seemächte keine allzu großen Schwierigkeiten bieten. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in einem der großen Kriege der Zukunft, in den etwa Deutschland verwickelt ist, eine offizielle vollkommene Sperrung seiner eigenen und eine praktische, wenn auch vielleicht nicht rechtliche Sperrung der belgischen und holländischen Küsten versucht werden wird, mit der Absicht, jede direkte oder indirekte Handelsschiffahrt nach seinen Häfen und alle Zufuhren und Ausfuhren zur See zu sperren. Auch Frankreich gegenüber kann von mehren Gegnern, sofern es nicht in England eine Stütze hat, ähnliches versucht werden. Dagegen wäre heute kaum eine Konstellation denkbar, die eine wirksame Blockade Englands und volle Zufuhrsperrung sich zum Ziel stellen könnte, wenigstens nicht, ehe die englischen Flotten völlig besiegt sind. So würde also z. B. in einem Kriege Englands gegen Frankreich und Rußland seitens letzterer beiden Mächte nur auf das alte französische System des Kreuzer-

krieges gegen den Handel zurückgegriffen werden können. Nun ist die herrschende Ansicht, daß letzterer wenig dauernden Nutzen bringen kann, daß die Entscheidung über den Krieg und damit auch über die Zukunft des Seehandels und der Seehandelsflotte in großen Schlachten fallen wird und muß. Nicht der Seehandelskrieg wird sie bringen, sondern die Erfolge der zentralen Seestreitkräfte. Immerhin aber würde selbst für England eine Bedrohung der Weltverkehrsstraßen unbequem sein, und ferner jeder Krieg zwischen zwei oder mehreren Mächten bei der heutigen Konstellation der Welthandelsverhältnisse sicher dazu führen, daß ein nennenswerter Teil des Welthandels und der Weltschiffahrt während des Krieges den Kriegführenden verloren ginge, und neutralen Mächten zufiele; sofern diese Neutralen sich eventuell den nötigen politischen Einfluß mit der Waffe zu sichern bereit sind. Ein deutsch-englischer Krieg würde der Schiffahrt und dem Handel der Vereinigten Staaten, Frankreichs und Japans, ein amerikanisch-japanischer Krieg England und Deutschland überwiegende Vorteile bringen, die voraussichtlich zu einer dauernden Stärkung jener neutralen Handelsmarinen führen dürfte.

Wie sich die Verhältnisse tatsächlich gestalten würden, muß natürlich auf Konjekturen beruhen. Zeitweilig hat man in England die Überzeugung gehabt, beim jetzigen Stand der Machtverteilung nicht nur die Versorgung, sondern auch die eigene Handelsschiffahrt ohne allzu große Schwierigkeiten aufrecht erhalten zu können. Mag man dabei an ein System der Abpatrouillierung aller Verkehrsstraßen auf dem Meere, Überwachung der Knotenpunkte auf dem Weltmeer, oder die Convoyierung jeweilig einer Anzahl Handelsschiffe durch Kreuzergeschwader gedacht haben? Neuere Manöverversuche in England mögen gezeigt haben, daß die Sache doch schwieriger ist, als man angenommen hat, und die Gefahren für die englische Handelsschiffahrt und damit die heimische Ver-

sorgung — denn die englische Handelsflotte macht fast die Hälfte der Welthandelsflotte aus — größer sind, als erwartet. Auch ist das Versorgungsproblem in England so sehr in den Mittelpunkt des Interesses gerückt, daß schon die entfernte Möglichkeit einer Gefährdung der Zufuhren zu Krisen und sozialen Unruhen führen könnte. Deswegen hat man begonnen, zu den einschlägigen Fragen seine Stellung zu ändern. Auch andere Mächte werden ihre besonderen Pläne und Ansichten auf diesem Gebiet haben. Beim Bau der großen und schnellen Kreuzer, die an Größe, Stärke der Bestückung und Armierung vielfach schon früheren Schlachtschiffen weit überlegen sind, wird neben ihrer Nützlichkeit für Hilfsdienst im Hauptkampf die Frage der Konvoyierung von Zufuhrtransporten oder Ausfuhrflotten, der Gedanke des Kreuzens auf feindliche Handelsschiffe, eine Rolle spielen; ebenso werden die großen Schnelldampfer, wie sie in früher ungeahnten Dimensionen und von ungeahnter Geschwindigkeit mit gewaltigen staatlichen Subventionen in England gebaut, in Amerika geplant werden, als wirksame Angriffsmittel auf die feindliche Handelsflotte gedacht sein. Das Bild ist aber im ganzen natürlich ein so unklares, daß selbst das sorgfältigst durchgeführte Manöver oder Kriegsspiel seine Möglichkeiten und Wirklichkeiten nur teilweise zu entschleiern vermag.

XIII.

Die Unsicherheit über wichtige Fragen ist es, welche einige Hauptinteressenten zu Erwägungen veranlaßt hat, wie sie den etwaigen Gefahren für ihre Volkswirtschaft im allgemeinen und ihre Handelsschiffahrt im speziellen auch durch andere Mittel als große Flotten ganz oder teilweise vorzubeugen vermöchten. Die große Königliche Kommission, die in England mehrere Jahre die Frage der Nahrungsmittelversorgung des Landes in Kriegszeiten geprüft hat, ging zwar ganz davon aus, daß England beim jetzigen Stand seiner Verteidigungsmittel gegen

erfolgreiche Angriffe auf die Lebensadern seiner Versorgung geschützt wäre. Sie fand es aber ratsam — speziell um der Gefahr, die durch Paniken oder spekulative Preissteigerungen entstehen können, wo doch das Land auf eine Seezufuhr von 85 % seines Hauptgetreides, des Weizens, 50 % seines Fleischbedarfs und überhaupt 50 % seines Bedarfs an Nahrungsmitteln angewiesen ist — die eventuelle Erweiterung der heimischen ständigen Vorräte ins Auge zu fassen, und außerdem die Einsetzung einer zweiten Kommission zu befürworten. Letztere prüft derzeit die mit dem vorliegenden Thema noch unmittelbarer in Berührung stehende Frage, ob nicht durch Einführung einer staatlichen Seekriegsversicherung für Handelsschiffe und deren Ladung die Zufuhren noch wirksamer gesichert und kritische Preissteigerungen und Spekulationen vermieden, die britische Handelsschiffahrt denkbar weitgehend geschützt werden könnte. Es ist anzunehmen, daß sie zu einer Bejahung der Frage gelangen wird.

Schließlich aber hat man auch internationale Verhandlungen über eine Ausgestaltung des internationalen Seekriegsrechts in in einer für die britischen Interessen besonders vorteilhaften Richtung zur Anregung gebracht. In einer eigenartigen, aber für das ganze Wesen englischen Rechtsgefühls besonders charakteristischen Argumentation ist in den Verhandlungen der gedachten ersten Königlichen Kommission der Gedanke zum Ausdruck gekommen, daß „die Ausgestaltung des Völkerrechts zu einem der Faktoren gemacht werden müßte, welcher in wichtigem Maße zur Aufrechterhaltung der englischen Sicherheit beitragen könnte, indem es den feindlichen Operationen Einschränkung auferlegte". Mit andern Worten: wo man sich nicht vollkommen sicher fühlt, sich militärisch verteidigen zu können, will man sich durch internationale Übereinkommen gegen die Möglichkeit eines gegnerischen Erfolges sichern. Mag in dem ganzen Vorgehen nun eine begreifliche und verständige,

sehr weitgehende Vorsicht liegen, oder das Gefühl einer gewissen Schwächung der gesamten Weltposition angesichts überwältigender eventuell drohender Gefahren — auf alle Fälle ist es höchst bemerkenswert, daß der Staat, welcher früher allzu weitgehenden völkerrechtlichen Bindungen durchaus abhold war, und die Sätze des Völkerrechts denkbarst eng eingeschränkt wissen wollte, heute, so wie früher nur die schwächeren Mächte, einen „liberaleren" völkerrechtlichen Standpunkt nicht mehr grundsätzlich ablehnt, weil er darin überwiegende Vorteile sieht.

Für den zweiten Welthandelsstaat, Deutschland, wird eine Prüfung der Frage keine so großen temporären Schwierigkeiten aufdecken, denn Deutschland deckt über 80 % seines Getreidebedarfs und seinen vollen Viehbedarf selbst, Ergänzungen können im Notfall voraussichtlich auf dem Landwege beschafft werden. Hier würde unter Umständen nicht die vorübergehende Situation im Kriegsfall, sondern die voraussichtlichen Folgen des Verlaufs eines Seekriegs für die eben mühsam errungene Stellung im internationalen Seehandel und Seeverkehr bei der Schaffung maritimer oder sonstiger Schutzmaßregeln entscheidend sein. Auch für Deutschland aber könnte, neben materiellen Maßnahmen in gewisser Richtung, ein Ausbau des Völkerrechts von erheblicher Bedeutung werden, wenn auch nicht ausschließlich in der Form, in welcher andere Länder sich allein Vorteile verschaffen möchten.

Weniger ist die dritte Seehandelsmacht, die Vereinigten Staaten, gefährdet. Sie hätten ein zeitweiliges Stocken des Seeverkehrs während eines Krieges kaum allzu stark zu empfinden, da sie der Versorgung durch den Seehandel ohne allzu große Schädigung einige Zeit entraten könnten, und würden, weil nur im Besitz einer kleinen Seehandelsflotte, auch die gegenwärtigen oder späteren Folgen für die Schiffahrt nicht allzu sehr zu scheuen brauchen. Denn sie werden immer ein gesuchter Kunde und ein unumgänglicher Lieferant unentbehrlicher Artikel bleiben.

Immerhin wäre für sie die Unterbrechung der Ausfuhr recht störend, und sie haben von jeher den Standpunkt vertreten, daß eine völkerrechtliche Sicherstellung ungestörten Seehandelsverkehrs in erweitertem Umfange erwünscht sei. Bei ihrer günstigen Lage werden sie im übrigen in der Regel imstande sein, selbst zu entscheiden, gegen wen, ob und wann sie sich in einen Krieg einlassen wollen, so daß für sie die einschlägigen Fragen in mancher Beziehung mehr unter dem Gesichtspunkt der voraussichtlich neutralen Macht, als eines aktiv Beteiligten zur Erörterung stehen werden. Sind ihre möglichen Gegner aber Japan oder England, so werden sie doch wohl in ihrer Stellungnahme zum Ausbau des Völkerrechts zögern.

Von den beiden sonstigen Mächten, für welche hauptsächlich aktiv und passiv die vorliegenden Probleme von Bedeutung sind, dürfte Japan, wie schon gesagt, in seiner Position England in gewissem Grade ähneln und dabei auch ähnliche Erwägungen betreffs des einzunehmenden Standpunktes obwalten lassen; während Frankreich, am Seeverkehr als solchen weniger vital interessiert, seine Stellung dementsprechend entweder aus rein militärisch-politischen Erwägungen zu wählen imstande ist, die ihm nach alter Tradition den Handelskrieg als vitalen Teil seiner Kriegführung erscheinen lassen; oder aber, wenn es aus allgemein politischen Erwägungen seiner derzeitigen Beziehung zu andern Mächten heraus entscheidet, wird es sich bewogen fühlen, auch seinen Standpunkt dem seiner Freunde anzupassen.

Auf alle Fälle schweben Bestrebungen zur Einschränkung und Regelung wichtiger Fragen des Seekriegsrechts in der Luft. Abgesehen von der wohl nirgends zur Zeit ernsthaft behandelten allgemeinen Abrüstungsfrage wird die nächste Haager Friedenskonferenz u. a. mit verschiedenen beschäftigt werden, durch internationales Übereinkommen das Privateigentum auf See mit gewissen Ausnahmen dem Machtbereich kriegführender Parteien überhaupt zu entziehen. Schon bei den Verhandlungen über

die Pariser Deklarationen in den 50er Jahren erklärten die Vereinigten Staaten, die an sich erwünschte Abschaffung der Kaperei nur dann akzeptieren zu können, wenn gleichzeitig der Grundsatz der Freigabe des Privateigentums auf See im Kriegsfalle festgestellt würde, so daß auch die Schiffe der Kriegführenden — Nordamerika besaß damals eine starke Handelsflotte — von der Fortnahme freiblieben, sofern sie nur nicht Kontrebande an Bord führten, oder eine Blockade zu brechen versuchten. Damals widersetzte sich England einer so weit gehenden Reform, da ihm für den Kriegsfall die Freiheit des Schaltens und Waltens gegenüber dem Gegner als das wichtigste erschien. Heute dagegen scheinen dort vielen die Gefährdungen seiner riesigen Handelsflotte, mehr noch seiner Lebensmittelversorgung überragendere Probleme, bedeutungsvoller als der Nutzen, der aus der Fortnahme fremder Schiffe erwachsen kann. Bliebe man doch durch eine beliebige Anwendung des Begriffs „Kontrebande" und durch die überlegene Stärke der Flotte, durch die man sich in der Lage fühlt, jeden Gegner effektiv zu blockieren, auf alle Fälle Herr der Meere, auch hinsichtlich feindlicher Handelsschiffahrt.

Eine geschickte Agitation zwecks Aufhebung des Seebeuterechts ist eingeleitet. Ist sie erfolgreich, so würde das anscheinend den Amerikanern und ihrem Standpunkt einen Dienst erweisen sollen, in Wahrheit vor allem den eigenen Vorteil möglichst wirksam wahrnehmen. Es wird erklärt, durch eine solche Erweiterung der seerechtlichen Bestimmungen würde man einem Rechtsidealzustand nahekommen. Wie im Frieden, so würden im Kriege die Wirkungskreise der Kriegs- und Handelsmarine in zunehmendem Maße voneinander geschieden werden.

In Wirklichkeit ist das indes keine allseitige Würdigung der Sachlage. Im Kriege unterordnen sich alle nationalen Betätigungen und Einzelzwecke dem einen großen Zweck, durch die glückliche Durchführung des Kampfes die nationale Existenz und Sicherheit für die Zukunft zu gewährleisten. Auch in den

neueren englischen Untersuchungen ist es keinem Zweifel unterzogen, daß in extremis das große entscheidende Interesse der Kriegführung allein mitzusprechen hat. Doch ist das eine Selbstverständlichkeit, die in den öffentlichen Erörterungen im allgemeinen nicht in den Vordergrund tritt. Es mag dahingestellt bleiben, ob für Deutschland die Beibehaltung des Rechts der Fortnahme feindlicher Schiffe und Ladungen im Kriegsfall von entscheidender oder erheblicher Bedeutung ist. Den meisten Staaten gegenüber würden die Nachteile bei Fortbestehen des Seebeuterechts größer sein, als der dem deutschen Seehandel erwachsende Nutzen bei seiner Beseitigung, denn die deutsche Seehandelsflotte ist die zweite der Erde und unter den großen Reichen ist der Seehandel für Deutschland wichtiger, als für die meisten andern. Von entscheidendem Vorteil würde das Seebeuterecht für Deutschland heute wohl in keinem Fall sein.

Ganz allgemein und über die augenblickliche Bedeutung der Angelegenheit hinaus aber handelt es sich hier nicht nur um den Nutzen oder Schaden Deutschlands, oder auch den eventuellen Nutzen oder Schaden seiner Gegner, oder irgend eines einzelnen Landes, sondern es treten prinzipielle Erwägungen über allgemeine Rechtsgrundlagen in den Vordergrund. Muß es schon an sich als eine merkwürdige Folge der Vertretung der sogenannten liberalen oder aufgeklärten Rechtsanschauung erscheinen, daß man bestrebt ist, einen immer weitergehenden Schutz des Privateigentums herbeizuführen, und den Krieg immer mehr auf die Vernichtung der gegnerischen Streitkräfte, also die Eliminierung von Menschenleben zu verlegen, so würde es sicher keinen Fortschritt im wahren Sinne der Gerechtigkeit bedeuten, wenn man eine Reform des Völkerrechts herbeizuführen suchte, die die Rechtslage wesentlich nur zu ungunsten einiger, zu gunsten anderer Parteien in einem etwa sich erhebenden Streit verändern würde. Das nämlich hätte die alleinige Eliminierung des Seebeuterechts aus den heute für

geltend angesehenen Sätzen des internationalen Seekriegrechts im Gefolge. Will man den Grundsatz der wahren Liberalität hinsichtlich des Schutzes der Nichtkriegführenden und ihres Eigentums, ihrer wirtschaftlichen Betätigung und überhaupt ihrer Lebensführung zur Durchführung bringen, so darf man sich nicht auf eine Reform beschränken, die das feindliche Privateigentum auf der See schützt, und auch schützt beim Übergang in das Feindesland, sofern dieses nicht blockiert ist, die aber andererseits durch die Beibehaltung des Blockaderechts die Konstruktion aufrecht erhält, daß das blockierte Feindesland ausschließlich von militärischen Gegnern bewohnt ist, und jeder Zufuhr oder Ausfuhr gegenüber deshalb die Wegnahme zulässig ist, gerade so als ob es sich um zur Kriegführung gehörige Materialien handelt. Die Konsequenz einer solchen Teilreform würde sein, daß im Fall der Aufhebung des Seebeuterechts bei Beibehaltung des Blockaderechts, wenn Nahrungsmittel nicht als Kontrebande erklärt sind, die Schiffe der unblockierten kriegführenden Macht ihren eigenen Kriegsmagazinen alle Arten von Vorräten zuführen könnten, während im blockierten Lande die Frauen und Kinder der unbeteiligten Arbeiter Not leiden müßten, weil ihnen nicht einmal neutrale Schiffe den notwendigen Lebensbedarf zuführen dürfen. Will man schützen, so muß man das Privateigentum und die privaten Interessen der unbeteiligten Bürger in allen Ländern gleichmäßig schützen, dann darf man auch keine Blockade mehr gegen friedliche, unbefestigte Handelsstädte oder die friedlichen Bewohner des Feindeslandes gutheißen. Ebenso müßte man dann ganz scharfe Bestimmungen darüber erlassen, was international als Kontrebande zu gelten hat, und was nicht; wobei lediglich diejenigen Gegenstände, die der Kriegführung direkt zugute kommen, oder zugeführt werden sollen, als der Wegnahme verfallende Kontrebande zu gelten hätten. Waren aber, vor allem der notwendige Lebensbedarf, die nachweislich nicht den feindlichen

Streitkräften zugute kommen, oder entstammen, müßten freibleiben.

Die Befreiung der Handelsschiffe des feindlichen Landes von der Gefahr der Wegnahme, als alleinige Reform durchgeführt, würde heute in einem überwiegenden Verhältnis der englischen Reederei und der englischen Versorgung zugute kommen; dagegen würden hierdurch die übrigen Länder in ihrer Kriegführung beschränkt, ohne daß ihre Privatleute von wirtschaftlichen Gefahren befreit würden. Eine gleichzeitige Beseitigung der Zulässigkeit einer Blockade nichtbefestigter Plätze oder ganzer Küsten, und eine strikte internationale Interpretation des Begriffs Kontrebande dagegen brächte tatsächlich den Grundsatz der Befreiung der nicht kriegführenden Teile eines Volkes von der Kriegsgefahr sehr viel gleichmäßiger zur Geltung. Und ferner würde auf diese Weise auch der Sache des internationalen Friedens ein höchst wertvoller Dienst geleistet sein, weil dann die Aussichten auf etwa durch einen Krieg zu erringende Handels- und Verkehrsvorteile alsbald ganz außerordentlich vermindert erschienen.

XIV.

Ob die Durchführung einer solchen Reform den kriegsphilosophischen Idealen und den Grundtatsachen entspricht, auf welche sich die Existenz der Nationen aufbaut, steht hier nicht zur Erörterung. Es dürfte Kriegsrechtslehrer und Kriegsphilosophen geben, welche es für humaner halten, das Kriegsziel durch eine Vernichtung des Eigentums, als durch die Vernichtung von Menschenleben zu verfolgen. Vom Standpunkt der gegenwärtigen Frage aber ist festzustellen, daß die Durchführung des Grundsatzes von der Freiheit des nicht für die direkte Kriegführung bestimmten Privateigentums sowohl zur See als auch bei der Landung dem Prinzip einer Trennung der Aufgaben der Handels- und Kriegsmarine,

wie wir solches sich haben historisch entwickeln sehen, noch weitgehender zur Geltung verhelfen würde. Die militärischen und wirtschaftlichen Dinge würden mit denkbarster Schärfe voneinander getrennt. Ist in Friedenszeiten schon heute der Grundsatz maßgebend, daß der einzige Zweck der Handelsmarine die Besorgung des internationalen Seeverkehrs im weitesten Umfange, die Rolle der Kriegsmarine der Dienst als internationales Exekutivorgan ist, derart, daß sie nur durch ihr Vorhandensein der Handelsmarine Schutz gewährleistet, so würde im Kriegsfall die Tätigkeit der Handelsmarine nicht wesentlich eingeschränkt, diejenige der Kriegsmarine aber auf rein militärische Kampfaufgaben festgelegt sein.

Wir wollen indes nicht vergessen, daß die Durchführung eines Prinzips bis zum letzten Ende im praktischen Leben oft absurd werden muß, und ins Gegenteil umschlägt. Im Ernstfall wird eine vollkommene Trennung aller Kampfestätigkeit gegen feindliche Massen von einem Angriff gegen die Wurzeln der feindlichen Kraft, die feindlichen wirtschaftlichen Ressourcen, einfach undenkbar sein. Das Schwergewicht aller privaten Interessen muß aufhören zu wirken, wo die höchsten staatlichen Interessen auf dem Spiele stehen. Deswegen haben selbst die fortgeschrittensten Völkerrechtslehrer und Praktiker in der englischen Enquetekommission ihre Zweifel zum Ausdruck gebracht, inwieweit völkerrechtliche Grundsätze im Ernstfall zur Durchführung kommen würden, die mit dem letzten Grundsatz und Ziel der Kriegführung im Widerspruch stehen. Es ist auch des weiteren nicht abzusehen, wie, wenn sich aus der Nichtinnehaltung völkerrechtlicher Grundsätze Schwierigkeiten ergeben würden, das Exekutivorgan der internationalen Gerechtigkeit auftreten solle. Seitens starker Mächte gegenüber schwächeren wäre das wohl denkbar. Schroffe Bindungen völkerrechtlicher Art aber könnten eben nur zu leicht dazu führen, daß sie von den stärkeren gegenüber den schwächeren zu eigenen Gunsten ausgenützt

wenn aber ungünstige Folgen drohen, außer Acht gelassen werden, wobei als Entschuldigung immer das unumgängliche Interesse der Kriegführung dienen würde. — Auf alle Fälle also kann keine Reform als im Sinn des internationalen Völkerrechts wünschenswert bezeichnet werden, die von vornherein einseitige Machtstärkungen in sich schließt.

Eine vollkommene Trennung des Wirkungskreises von Handels- und Kriegsmarine erscheint vielleicht als das Ideal des soziologischen Differenzierungsprozesses, den wir durch die Geschichte hindurch verfolgen konnten. Doch ist es nicht wahrscheinlich, daß dieser Idealzustand im Verlauf der nächsten Stadien der Menschheitsgeschichte erreicht werden wird. Auch in technischer Beziehung sind die Daseinskreise der Handels- und Kriegsmarine ja zwar scharf voneinander getrennt. Es bestehen aber doch auch noch mancherlei gemeinsame Grundlagen für das beiderseitige Gedeihen weiter. Und so wird im Wirkungskreis der Kriegsflotte wohl für absehbare Zeit noch eine Aufgabe verbleiben, als Verteidiger der eigenen Handelsflotte und Seeinteressen gegen fremde Angriffe aufzutreten und als Bekämpfer der fremden Seeinteressen überall da zu dienen, wo deren Schwächung die Aussichten auf die Erreichung eines günstigen Ausgangs bei einem kriegerischen Ringen der Nationen verbessert.

Druck von Pöschel & Trepte in Leipzig.

Inhalt des dritten Jahrgangs 1905—1906:

Die Bedeutung der Arbeitsfreude für Theorie und Praxis der Volkswirtschaft.
Professor Dr. **Herkner**, Zürich.

Der Zweikampf und das Gesetz.
Geh. Rat Professor Dr. **Binding**, Leipzig.

Strafkolonien.
Professor Dr. **Heimberger**, Bonn.

Staatsverfassung und Heeresverfassung.
Professor Dr. **Hintze**, Berlin.

Individualvertretung und Gruppenvertretung.
Professor Dr. **Theodor Petermann**, Dresden.

Der deutsche Buchhandel und seine Abnehmer.
Professor Dr. **Theodor Petermann**, Dresden.
(Doppelheft.)

Hamburg als Welthafen.
Professor Dr. **Wiedenfeld**, Köln a. Rh.
(Doppelheft.)

Die bisher erst einzeln erschienenen und dann zu einem Bande des Jahrbuchs der Gehestiftung vereinten staatswissenschaftlichen Haupt-Vorträge dieses Instituts erscheinen neben freien Aufsätzen als „**Neue Zeit- und Streitfragen**“ in regelmäßiger monatlicher Folge (mit Ausnahme der Sommer- und Ferien-Monate). Haben bisher schon für die Jahrbücher der Gehestiftung fast alle hervorragenden deutschen Lehrer der Staatswissenschaft Beiträge geliefert, so wird in der erweiterten Form der „Neuen Zeit- und Streitfragen“ dies in erhöhtem Maße der Fall sein.

Dem Zwecke ihrer Gründung entsprechend hofft die Gehestiftung durch die „Neuen Zeit- und Streitfragen“, über den Rahmen ihrer Vorträge hinaus, die Stimmen der berufensten Lehrer über die meisten unsere Zeit bewegenden Fragen des Volks- und Staatslebens zur Belehrung und Klärung der Ansichten zu Gehör zu bringen.

Der Nebentitel: „Jahrbuch der Gehestiftung" wird beibehalten.

Indem die Verlagsbuchhandlung zum Abonnement auf die „Neuen Zeit- und Streitfragen" einladet, bittet sie, die nachstehenden Bezugsbedingungen zu beachten:

Man abonniert auf die „Neuen Zeit- und Streitfragen" bei allen Buchhandlungen des In- und Auslandes oder direkt bei der Verlagsbuchhandlung zum Preise von 6 Mark für neun monatliche Hefte, Oktober bis Juni. Jedes Heft ist einzeln für 1 Mark käuflich. Doppelhefte 1,50 M.

Preisermäßigung:

Die Bände 1 bis 4, 6 bis 8 und 10 bis 12 sind **statt für 40 Mark für 24 Mark** durch jede Buchhandlung oder direkt von den Verlegern zu beziehen.

Verlag von **v. Zahn & Jaensch, Dresden.**

Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung.

Inhalt:

Karl Bücher, Dr., Professor in Leipzig, Die Großstädte in Vergangenheit und Gegenwart.

Friedrich Ratzel, Dr., Professor in Leipzig, Die geographische Lage der großen Städte.

Georg v. Mayr, Unterstaatssekretär z. D., Professor Dr. in München, Die Bevölkerung der Großstädte.

H. Waentig, Dr., Professor in Münster, Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstädte.

G. Simmel, Dr., Professor in Berlin, Die Großstädte und das Geistesleben.

Th. Petermann, Direktor Dr. in Dresden, Die geistige Bedeutung der Großstädte.

D. Schaefer, Geh. Hofrat Professor Dr. in Heidelberg, Die politische und militärische Bedeutung der Großstädte.

VIII u. 282 Seiten gr. 8°. 4 Mk.

Druck von Pöschel & Trepte in Leipzig.

Halle, Ernst <<von>>,

Handelsmarine und Kriegsmarine Vortrag, gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden am 27. Oktober 1906

Dresden 1907